

Granskningsutlåtande

Detaljplan för fastigheten Törsjö 13:2 m.fl. (Törsjö logistikområde)

Vad är ett granskningsutlåtande?

I granskningsutlåtandet sammanställs och kommenteras de skriftliga yttranden som inkom under detaljplanens granskningstid.

Redogörelse för granskning

Granskningstiden var förlängd till 30 dagar på grund av att förslaget till detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan och ägde rum mellan 12 april 2021 – 25 maj 2021.

Förändringar av planförslaget

Inför antagandet av detaljplanen har planförslaget bearbetats, bland annat utifrån de synpunkter som inkom under granskningen och de ställningstaganden som Stadsbyggnad gjort.

De huvudsakliga förändringar som skett är:

- Planbeskrivningen har kompletterats med en riskbedömning och ett resonemang om störningar och risker kopplat till järnvägsändamål inom planområdet.
- Plankartan har kompletterats med ett område där en skyddsvall ska uppföras i syfte att minska störningar och risker kopplat till den föreslagna kombiterminalen.
- Planbeskrivningen har kompletterats med en beskrivning om föroreningen på den intilliggande fastigheten Härminge 1:5 samt hur den är hanterad.
- Argumentationen om planläggning på jordbruksmark har utvecklats.
- Utformningen av den föreslagna gång- och cykelvägen längs riksvägen har delvis ritats om i den del som berör järnvägen och plankartan har försetts med en bestämmelse som anger att den föreslagna gång- och cykelvägen placeras som en bro ovanför järnvägsspåret.

- Plankartan har försetts med bestämmelser som möjliggör bildandet av gemensamhetsanläggningar för dagvattenhantering samt för sprinkler- och kylanläggningar.

Sammanställning av inkomna yttranden

Yttranden utan synpunkter

Nedan finns en sammanställning av inkomna yttranden utan synpunkter. Dessa redovisas inte närmare i granskningsutlåtandet.

- E.ON Energilösningar AB
- Nerikes Brandkår
- Polismyndigheten
- Vattenfall Eldistribution

Yttranden med synpunkter

Nedan finns en sammanställning av inkomna yttranden med synpunkter tillsammans med en sidhänvisning. I anslutning till respektive yttrande finns Stadsbyggnads kommentar redovisad.

| | |
|------------------------------------|----|
| • Länsstyrelsen | 4 |
| • Lantmäterimyndigheten | 13 |
| • Trafikverket | 16 |
| • Skogsstyrelsen | 17 |
| • Region Örebro län | 18 |
| • Hallsbergs kommun | 20 |
| • Lindesbergs kommun | 23 |
| • Laxå kommun | 24 |
| • Tekniska Förvaltningen | 25 |
| • Lantbrukarnas riksförbund | 27 |
| • Skanova | 33 |
| • E.ON Energidistribution AB | 33 |
| • Ellevio | 34 |
| • Mariebergs vägförening | 34 |
| • Elon Group AB | 37 |
| • Yttrande 1 - [REDACTED] | 38 |
| • Yttrande 2 - [REDACTED] | 40 |
| • Yttrande 3 - [REDACTED] | 42 |
| • Yttrande 4 - [REDACTED] | 44 |
| • Yttrande 5 - [REDACTED] | 45 |
| • Yttrande 6 - [REDACTED] | 51 |
| • Yttrande 7 - [REDACTED] | 52 |
| • Yttrande 8 - [REDACTED] | 52 |

Personuppgifter

Inför publicering av samrådsredogörelsen på kommunens webbplats så maskeras personuppgifter såsom namn, adresser och fastighetsbeteckningar för privatpersoner.

Om du tar del av samrådsredogörelsen via kommunens webbplats och vill veta vem som lämnat in en viss uppgift hänvisas till möjligheten att begära ut handlingarna enligt offentlighetsprincipen.

Länsstyrelsen

Detaljplan för fastigheten Törsjö 13:2 m.fl.

(Törsjö logistikområde), Örebro kommun

Detaljplanen har överlämnats till Länsstyrelsen i enlighet med 5 kap. 18 § plan- och bygglagen (PBL). Länsstyrelsen har beretts tillfälle att lämna synpunkter.

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör människors hälsa och säkerhet med avseende på störningar och risker samt förorenade områden måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande inte ska prövas av Länsstyrelsen.

Prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Störningar och risker

Vid samrådet angavs användningen Z1, järnvägsanknuten verksamhet, på plankartan. Användningen Z används vid planläggning av verksamheter med begränsad omgivningspåverkan. Det innebär att endast verksamheter som i begränsad utsträckning avger lukt, buller, ljusstörningar eller andra typer av störningar kan lokaliseras inom planområdet. Till granskningen har användningen Z1 ersatts med användningen J1, kombiterminal, inom delar av planområdet. Användningen J används vid planläggning av industriverksamheter, dvs. verksamheter som kan innebära omgivningspåverkan.

Länsstyrelsen anser, utifrån den ändring som har gjorts på plankartan, att det behöver tydliggöras om den planerade kombiterminalen kan innebära störningar och risker för närliggande bostäder sydväst om planområdet. Planbeskrivningen behöver kompletteras med en sådan bedömning. För vägledning vid planläggning av industriverksamheter intill bostäder finns Boverkets allmänna råd 1995:5 Bättre plats för arbete där det anges riktvärden för skyddsavstånd utifrån olika verksamheter. Om det är nödvändigt med skyddsåtgärder för att minska störningar och risker behöver dessa säkerställas på plankartan.

Stadsbyggnads kommentar: Planbeskrivningen kompletteras med ett resonemang om störningar och risker enligt synpunkt. På plankartan säkerställs ett område för att möjliggöra en skyddsvall. De skyddsavstånd som ur risk- och hälsoperspektiv rekommenderas i Boverkets allmänna råd *Bättre plats för arbete* ska dock, enligt de uppgifter Stadsbyggnad tagit del av från myndigheten, användas med försiktighet. Lagstiftningen har genomgått flera förändringar sedan 1995 och den tekniska utvecklingen i industrin har gått framåt. Ändringarna i plan- och bygglagen innebär dessutom stora delar av bokens innehåll är inaktuellt.

Förorenade områden

Sedan samrådet har det kommit till Länsstyrelsens kännedom att det finns föroreningar på intilliggande fastighet Härminge 1:5. Vissa saneringsåtgärder har utförts på fastigheten, men Länsstyrelsen har inte kännedom om det finns några föroreningar kvar på fastigheten och hur det i så fall kan påverka den planerade markanvändningen inom planområdet.

Länsstyrelsen anser att kommunen behöver beskriva nuvarande föroreningsituation öster om planområdet och göra en bedömning om föroreningarna kan påverka den planerade markanvändningen samt om det finns ytterligare åtgärdsbehov utifrån den planerade markanvändningen inom planområdet. Mellan planområdet och fastigheten Härminge 1:5 finns dikesystem, kommunen behöver göra en bedömning om det kan medföra en påverkan på planområdet med avseende på risken för spridning av föroreningar.

Stadsbyggnads kommentar: Det förorenade området ligger utanför planområdet och om åtgärder krävs för att säkerställa människors hälsa och säkerhet behöver krav ställas på markutövare eller fastighetsägare till nämnda fastighet. Stadsbyggnad har resonerat med tillsynsmyndigheten Miljökontoret samt den konsult som utfört saneringsåtgärder. Den samlade bedömningen är att föroreningen inte riskerar att spridas inom planområdet. Planbeskrivningen kompletteras dock med en beskrivning om föroreningen och hur den är hanterad.

Råd enligt 2 kap. PBL

Miljöbedömning

Kommunen bedömer att planförslaget kan innebära betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning. Samråd har hållits med Länsstyrelsen om miljökonsekvensbeskrivningens (MKB:ns) avgränsning och omfattning (yttrande daterat 2020-01-31, dnr. 402-8376-2019). Synpunkter på MKB:n redovisas under rubriken Kompensation jordbruksmark.

Farligt gods

Planområdet ligger intill järnvägsstråket Godsstråket genom Bergslagen som är transportled för farligt gods. Länsstyrelsen är därför positiv till att en riskutredning gällande farligt gods har tagits fram och bifogats till planhandlingarna. På plankartan anges egenskapsbestämmelser om störningskydd, m1 och m2, för att säkerställa de riskreducerande åtgärder som anges i riskutredningen. Enligt riskutredningen behöver åtgärderna som anges på plankartan vidtas för kontor och verksamheter som planeras mellan 30 och 90 meter från närmaste räil. För att tydliggöra på plankartan inom vilket avstånd från järnvägen åtgärderna behöver vidtas bör bestämmelserna avgränsas med en egenskapsgräns som placeras 90 meter från närmaste räil.

Enligt Boverkets vägledning PBL kunskapsbanken – en handbok om plan- och bygglagen som gällde fram till 30 september behöver bestämmelser om skydd mot störningar

kompletteras med administrativa bestämmelser om villkor för lov eller startbesked för att säkerställa att skyddsåtgärderna kommer till stånd. Med anledning av detta bör bestämmelserna m1 och m2 ses över. Länsstyrelsen anser att dessa bestämmelser istället bör anges som utformningsbestämmelser då de inte kan kombineras med bestämmelser om villkor för lov.

Stadsbyggnads kommentar: Plankartan och planbeskrivningen kompletteras enligt synpunkt.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

I samrådet påtalade Länsstyrelsen att planbeskrivningen behöver sammanfatta dagvattenutredningen på ett bättre sätt med mer detaljer, t.ex. viktiga parametrar som exempelvis fördröjningsvolym. Informationen i planbeskrivningen har utvecklats, dock saknas fortfarande information om vilken/ vilka vattenförekomster som är recipient samt dess status, miljö kvalitetsnormer och miljöproblem. Denna information finns enbart i bilagda utredningar och bör införlivas i planbeskrivningen.

Stadsbyggnads kommentar: Planbeskrivningen kompletteras enligt synpunkt.

Byggnadsfritt avstånd

Utmed vägarna 681 och 683 gäller ett så kallat byggnadsfritt avstånd, vilket sträcker sig 12 meter från vägområdet. I handlingarna är det tydligt om detta avstånd efterlevs. Trafikverket anser att detta avstånd behöver säkerställas på plankartan.

Stadsbyggnads kommentar: Plankartan och planbeskrivningen förtydligas enligt synpunkt. Se även kommentar under Trafikverket.

Trafiksäkerhet

Läget utmed riksväg 51 utgör ett bra skyltläge för företag som önskar göra reklam. Trafikverket önskar att plankartan kompletteras med bestämmelser att skyltar utmed riksvägen ska utformas för att inte försämra trafiksäkerhet, exempelvis att de inte får vara bildväxlande, bländande etc. Trafikverket önskar remitteras vid framtida bygglovsprövningar av skyltar längs vägen.

Stadsbyggnads kommentar: Plankartan och planbeskrivningen kompletteras enligt synpunkt.

Jordbruksmark

Planområdet omfattar ca 114 hektar och består i huvudsak av jordbruksmark. Jordbruk är av regional och nationell betydelse. Brukningsvärd jordbruksmark får, enligt 3 kap. 4 § miljöbalken (MB), endast tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. I

planbeskrivningen har en bedömning gjorts att den aktuella jordbruksmarken är brukningsvärd. Det har även gjorts en bedömning att den föreslagna markanvändningen utgör ett väsentligt samhällsintresse samt av möjligheten att lokalisera den planerade exploateringen på annan plats.

Brukningsvärd jordbruksmark

I samrådet lyfte Länsstyrelsen att beskrivningen av den aktuella jordbruksmarken bör utvecklas genom att beskriva dess värden och betydelse för livsmedelsförsörjningen. En sådan beskrivning saknas fortfarande. Redovisningen i planbeskrivningen utgår i första hand från ett exploateringsperspektiv där intresset av att exploatera jordbruksmarken är i fokus. Intresset av att bevara jordbruksmarken beskrivs inte lika ingående vilket gör det svårt att göra en avvägning mellan de olika intressena. I avvägningen mellan de olika intressena är det relevant att beskriva vad den aktuella jordbruksmarken kan producera och vad den innebär för den regionala livsmedelsförsörjningen. Planhandlingarna bör kompletteras med en sådan analys. I analysen kan Handlingsplan för livsmedelskedjan i Örebro län 2018–2023 – hållbar tillväxt och utveckling i hela livsmedelssektorn vara ett stöd. En koppling bör även göras till den regionala utvecklingsstrategin (RUS), Tillväxt och hållbar utveckling i Örebro län 2018–2030 som anger att ett effektmål för 2030 är att öka produktionen inom areella näringar. En indikator för detta är, enligt RUS:en, att den totala arealen jordbruksmark i Örebro län ska öka.

Stadsbyggnads kommentar: All samhällsplanering är en avvägning mellan olika intressen och hänsyn ska tas till både det allmänna och enskilda. Planeringen Örebro kommun utgår från ställningstaganden i den demokratiskt framtagna översiktsplanen. I översiktsplanen anges till exempel var nya vägar och bostadsområden ska byggas, vilka naturområden som ska skyddas, hur landsbygden kan växa och hur Örebro stad kan se ut i framtiden. Tanken är att de ställningstaganden som finns i översiktsplanen ska bidra till att skapa ett hållbart samhälle för att Örebro kommun ska fortsätta vara en bra plats att leva och bo på, även för framtida generationer. Jordbruksmarken har betydelse för livsmedelsförsörjning men Örebro kommun vidhåller att föreslagen markanvändning är att betrakta som ett väsentligt samhällsintresse utifrån det resonemang som förs i planbeskrivningen och att det därför är motiverat att ta marken i anspråk för föreslagen markanvändning.

Efterfrågan på verksamhetsmark är väldigt hög i Örebro kommun och har varit så under flera år. Det finns absolut skäl att se över planeringen av verksamhetsområden och hur dessa utformas. Föreslagen detaljplan har t.ex. ett högre exploateringstal för att möjliggöra ett effektivare markutnyttjande. Stadsbyggnad bedömer dock att det i dagsläget inte är rimligt att avvisa företag som vill etablera sig i ett av Sveriges starkaste logistikområden och hänvisa

dem till andra platser. Den regionala utvecklingsstrategin (RUS), omfattar hela länet och Örebro är en av tillväxtorterna och det är därför naturligt att det exploateras här. En stor andel av den mark som är utpekad för verksamheter ligger dock på jordbruksmark. Samtidigt som vi behöver mark där det kan produceras livsmedel kommer det också behövs särskilda områden för företag som på grund av exempelvis ytbehov, påverkan på omgivningen och olycksrisker, måste förläggas avskilt från övrig bebyggelse.

Lokaliseringsalternativ

För att ianspråktagandet av brukningsvärd jordbruksmark ska vara tillåtet behöver kommunen göra en bedömning av möjligheten att lokalisera den planerade bebyggelsen på annan plats. Enligt regeringens proposition 1985/86:3 med förslag till lag om hushållning med naturresurser m.m. kan det vara nödvändigt att redovisa möjligheterna till alternativ lokalisering till annan del av den berörda regionen om exploateringen berör större sammanhängande jordbruksbygder och jordbruksmark av hög kvalitet. I samrådet lyfte Länsstyrelsen att jordbruksmarkens omfattning och beskaffenhet inom det aktuella området motiverar att alternativa placeringar i hela regionen bör redovisas. Länsstyrelsen informerade även att rapporten Nya etableringsplatser för järnvägsföretag i Region Örebro län, framtagen av Sweco 2018-11-30 på uppdrag av Region Örebro län, kan vara ett stöd i detta hänseende. I planhandlingarna har alternativa placeringar inom regionen inte redovisats. Istället görs bedömningen att inga andra godtagbara platser finns inom kommunen med de förutsättningar som krävs för den föreslagna verksamheten. Till grund för den bedömningen har den aktuella platsen jämförts med en plats i anslutning till planområdet, på västra sidan av järnvägen. Länsstyrelsen vidhåller att planhandlingarna bör kompletteras med en regional analys av lokaliseringsalternativ.

Stadsbyggnads kommentar:

Stadsbyggnad står fast vid att den regionala prövningen inte ska göras i detaljplaneskedet, i synnerhet som platsen har stöd i översiktsplanen. Planbeskrivningen kompletteras dock med ett resonemang utifrån rapporten *Nya etableringsplatser för järnvägsföretag i Region Örebro län* och hur förslaget förhåller sig till denna.

Kompensation jordbruksmark

Planområdet är ca 114 hektar stort och består i huvudsak av jordbruksmark. Enligt MKB:n kommer stora delar av jordbruksmarken att försvinna vid ett plangenomförande. För att minska de negativa konsekvenserna av att ta jordbruksmark i anspråk planeras en fastighet bestående av skogsmark att ställas om till åkermark. Fastigheten ligger på Gotland och dess areal uppgår till ca 20 hektar. Enligt MKB:n innebär kompensationsåtgärden framför allt att planen kommer att påverka Sveriges nationella livsmedelsproduktion i mindre utsträckning.

Länsstyrelsen anser att den föreslagna kompensationsåtgärden är tveksam. Länsstyrelsen ställer sig frågande till vad effekten blir av en sådan kompensationsåtgärd då den aktuella

marken är avsevärt mindre än den mark som avses att exploateras. Effekten på den nationella livsmedelsproduktionen torde vara försumbar medan den negativa effekten på den regionala livsmedelsproduktionen rimligen är väsentligt mer betydande. Den föreslagna kompensationsåtgärden är dessutom inte säkrad på lång sikt. Jordbruksmark är inte skyddad utan kan tas i anspråk under vissa förutsättningar. Det gäller i synnerhet då kommunen saknar planrådighet över den aktuella marken.

Stadsbyggnads kommentar:

Stadsbyggnad vidhåller att föreslagen verksamhet ska klassas som ett väsentligt samhällsintresse. Även om kompensationsytan på Gotland är en avsevärt mindre yta så var det ändå ett försök att mildra de negativa konsekvenserna för livsmedelsförsörjningen som ett ianspråktagande trots allt kan komma att innebära. Örebro kommun saknar mycket riktigt rådighet över marken och har inte någon möjlighet till uppföljning. Sett i ett nationellt perspektiv anser Örebro kommun att förslaget till kompensation är intressant men eftersom den inte går att säkerställa har detta förslag tagits bort från MKB:n.

Generellt biotopskydd

Enligt den naturvärdesinventering som gjorts sedan samrådet och som hänvisas till i MKB:n finns ett stort antal biotopskyddade objekt av olika slag i området. Om åtgärder ska utföras som skadar, riskerar att skada eller tar bort sådana skyddade områden ska biotopskyddsdispens sökas hos Länsstyrelsen. Bedömning huruvida dispens kan ges avgörs från fall till fall. För att säkerställa detaljplanens genomförande bör dispens sökas så tidigt som möjligt i detaljplaneprocessen, dvs. senast innan detaljplanen antas.

Stadsbyggnads kommentar: Planområdet är stort och detaljplanen kommer att genomföras i etapper. Även om det finns en risk att dispenser inte går igenom har Stadsbyggnad i dialog med exploitören kommit fram till att tillstånd kommer sökas och hanteras allt eftersom området byggs ut. Dispenser är tidsbegränsade och omvandlingen kommer att ske under lång tid vilket också är ett skäl till att avvakta med att söka dessa.

Arter och artskydd

Den naturvärdesinventering som gjorts sedan samrådet visar att det bl.a. finns alléer med hålträd i planområdet. Dessa är habitat för bl.a. fladdermöss. Samtliga arter av fladdermöss i Sverige är fridlysta enligt 4 § artskyddsförordningen (2007:845). Om åtgärder ska utföras som skadar fladdermössens koloni- eller övervintringsplatser eller riskerar den kontinuerliga ekologiska funktionen (KEF) behöver artskyddsdispens sökas hos Länsstyrelsen. Enligt 14 § artskyddsförordningen kan dispens från 4 § artskyddsförordningen endast ges under vissa förutsättningar. Huruvida det finns fladdermöss i området är dock inte känt. För att veta detta behöver en fladdermusinventering göras. Till äldre askar med hålgheter, som enligt inventeringen finns i området, kan även

andra rödlistade och skyddade arter förekomma. Det finns även ett antal vattenförande diken i området vilka utgör habitat för olika groddjur. Stenmurar och odlingsrösen kan också vara av betydelse för dessa arter som övervintringslokaler. Vissa groddjur, t.ex. större vattensalamander, är även de skyddade enligt 4 § artskyddsförordningen. Även här saknas underlag huruvida groddjursarter finns i området.

Det är svårt att i nuläget göra en bedömning av planens påverkan på arter då underlag gällande detta saknas. Även i rapporten från naturvärdesinventeringen konstateras det att kompletterande inventeringar gällande fladdermöss och groddjur behövs. Det är verksamhetsutövaren som ska ta fram underlag och komma med förslag på försiktighetsmått och skyddsåtgärder för att undvika att planen resulterar i att artskyddsdispens krävs. För att säkerställa detaljplanens genomförande bör detta göras så tidigt som möjligt i detaljplaneprocessen, dvs. senast innan detaljplanen antas.

Stadsbyggnads kommentar: Efter granskningen har både en groddjurs- och fladdermusinventering genomförts och miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) kompletteras med beskrivning samt förslag på åtgärder för att minimera påverkan på dessa arter.

Fornlämningar

I planområdets norra delar finns ett antal fornlämningar som är skyddade enligt kulturmiljölagen (1988:950), KML. I MKB:n finns ett kort stycke med hänvisning till den arkeologiska utredningen som utfördes 2018 men inget från den kompletterande utredningen från 2020. I planbeskrivningen finns båda utredningarna och rapporterna nämnda, men kartbilden där fornlämningar är markerade visar inte en uppdaterad nulägesbild av registrerade fornlämningar och kulturlämningar.

Fornlämningarna som befinner sig i den norra delen av planområdet kommer alla att beröras av den kommande exploateringen. Inför exploatering av området måste därför ansökan om tillstånd till ingrepp i fornlämning enligt KML sökas. Ansökan ska göras i god tid och tillståndet kan komma att villkoras med krav på arkeologisk dokumentation.

Gravfältet i den östra delen av planområdet ligger inom naturmark, om inga åtgärder ska utföras inom detta område kan gravfältet ligga kvar. I planbeskrivningen behövs det tydligt framgå att det östra naturområdet är skyddat som fornlämning. Att anlägga t.ex. nytt dike, gångstigar, eller gång- och cykelvägar inom detta naturområde kräver därmed tillstånd till ingrepp i fornlämning. Detsamma gäller om väg 683 ska breddas eftersom gravfältets fornlämningsområde då kommer att beröras. Till en fornlämning hör ett så stort område på marken som behövs för att bevara fornlämningen och ge den ett tillräckligt utrymme med hänsyn till dess art och betydelse. Detta område benämns fornlämningsområde.

Stadsbyggnads kommentar: Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) uppdateras med rätt kartmaterial avseende fornlämningar och kulturlämningar. I planbeskrivningen tydliggörs informationen

om vad som klassas som fornlämning och vad det innebär vid ett genomförande.

Markavvattningsföretag

Planområdet ligger till stora delar inom markavvattningsföretaget "Marieberg - Törsjö - Settertorp diknings- och dagvattenavledningsföretag" och flera av företagets diken går genom planområdet. I planbeskrivningen anges att markavvattningsföretaget kan komma att behöva omprövas eller avvecklas i och med att diken delvis kommer att kulverteras, beroende på hur omfattande förändringarna blir. Länsstyrelsen bedömer, i likhet med vad som framfördes under samrådet, att de fysiska förändringar som planeras inom området och ändringen av tillståndsgivna vattenanläggningar (dikena) kräver att företaget omprövas. Nedströms planområdet finns ytterligare markavvattningsföretag (bl.a. "Mosjöbottens vattenavledningsföretag år 1970") som kan påverkas av planen. Länsstyrelsen vill påminna om att samtliga potentiellt påverkade markavvattningsföretag behöver ges möjlighet att lämna synpunkter på planen.

Stadsbyggnads kommentar: Planområdet är stort och detaljplanen kommer att genomföras etappvis. Stadsbyggnads bedömning är att markavvattningsföretaget kan hanteras genom en separat process vid ett genomförande av detaljplanen.

Väghållarskap

Trafikverket tolkar planhandlingarna som att den del av väg 683 som omfattas av detaljplanen föreslås övergå till kommunalt väghållarskap. Det är en förändring som välkomnas av Trafikverket. Trafikverket anser dock att kommunen bör ta över hela vägsträckningen ner till korsningen med väg 681 för att få ett mer sammanhållet vägnät där vägen inte plötsligt bryts vad gäller väghållarskap. Trafikverket önskar fortsatt dialog med kommunen kring väghållarskapet.

Stadsbyggnads kommentar: Exploateringen bekostar de åtgärder som krävs för att klara infarten till området. Stadsbyggnad önskar att ta över väg 683 och därmed byta väghållarskap för hela sträckan ner till väg 681. Utifrån yttrandet bedömer dock Stadsbyggnad att en fortsatt dialog kring frågan är nödvändig. Se även kommentar under Trafikverket.

Vägplan

En gång- och cykelväg planeras direkt söder om riksväg 51. Eftersom gång- och cykelvägen ligger inom vägområdet för riksvägen samt kommer att korsa järnvägen planskilt informerar Trafikverket att en vägplan behöver tas fram.

Stadsbyggnads kommentar: Synpunkten noterad.

Planbestämmelser

I en detaljplan ska kommunen, enligt 4 kap. 5 § PBL, bestämma användningen och utformningen av allmänna platser som kommunen är huvudman för. Mot bakgrund av detta bör utformningen av naturområdena preciseras med egenskapsbestämmelser på plankartan, där sådana saknas.

Stadsbyggnads kommentar: Stadsbyggnad bedömer inte att det är nödvändigt att precisera utformningen av naturområdena mer än vad som redan är gjort på plankartan eftersom ytan ska användas till de åtgärder som förslås i miljökonsekvensbeskrivningen (MKB). Syftet med naturområden är bland annat att de ska utgöra yta för dagvattenhantering och fungera som spridningskorridor för djur samt sådd av ängsartad vegetation. Vidare ska naturområdena även användas för dammar i som erbjuder skydd och födosökmöjligheter för olika arter. Planbeskrivningen kompletteras dock med en förtydligande text angående tänkt funktion av naturområdena.

På plankartan anges användningen CYKEL (cykelväg) i norra delen av planområdet. Enligt Boverkets allmänna råd (2020:6) om redovisning av reglering i detaljplan kan användningen gång- och cykelväg betecknas GC-VÄG. Enligt tidigare vägledning från Boverket ingår inte gångtrafik i användningen CYKEL. Om både gång- och cykeltrafik ska tillåtas kan med fördel beteckningen GC-VÄG användas.

Stadsbyggnads kommentar: Plankartan och planbeskrivningen ändras enligt synpunkt.

Användningsbestämmelsen E1 (pumpstation) saknar höjdangivelse på plankartan.

Stadsbyggnads kommentar: Området för pumpstation kompletteras med en höjdangivelse.

På plankartan regleras högsta nockhöjd genom symboler betecknade som romber. Länsstyrelsen vill uppmärksamma att enligt Boverkets allmänna råd (2020:6) om redovisning av reglering i detaljplan kan bestämmelser om höjd på byggnadsverk betecknas h.

Stadsbyggnads kommentar: Eftersom arbetet med detaljplanen påbörjades innan de allmänna råden började gälla bedömer Stadsbyggnad att regleringen genom romb fungerar och plankartan ändras därför inte.

På plankartan anges en egenskapsbestämmelse om att byggnaders utformning, färgsättning och materialval ska utformas med hänsyn till det intilliggande landskapet och befintlig bebyggelse utanför planområdet (f1). I planbeskrivningen förklaras att vid val av material och kulör ska det eftersträvas att minimera påverkan på befintlig landskapsbild och undvika

avvikande blickfång. Kulörer ska hållas enbetydliga längs sträckan eller vid behov anpassas efter landskapets karaktär. Det bör utvecklas och konkretiseras vad som menas med detta, gärna genom exempel på material och kulörer som bedöms minimera påverkan på befintlig landskapsbild. En koppling kan med fördel göras till kommunens strategi för arkitektur och byggande.

Stadsbyggnads kommentar: Planbeskrivningen kompletteras med ett utvecklat resonemang om vad som avses med bestämmelsen.

På plankartan anges bestämmelser om markreservat för allmännyttig gång- och cykeltrafik (x1) respektive allmännyttig körtrafik (z1). Enligt Boverkets vägledning PBL kunskapsbanken – en handbok om plan- och bygglagen som gällde fram till 30 september 2020 måste markreservat ansluta till allmän platsmark med kommunalt huvudmannaskap. På plankartan ansluter inte bestämmelsen z1 till allmän platsmark och bestämmelsen x1 ansluter endast till allmän platsmark vid ena gränsen. Markreservaten utgör därmed inte passager mellan två allmänna platser. Dessa planbestämmelser bör därför ses över. Det bör även i plankartan tydliggöras att korsningspunkterna inte ligger på samma plan som järnvägen, dvs. att den allmänna gång- och cykeltrafiken (x1) och körtrafiken (z1) går på bro över järnvägen.

Stadsbyggnads kommentar: Plankartan och planbeskrivningen ändras så att Boverkets allmänna råd efterlevs. Det innebär att bestämmelsen om allmännyttig körtrafik tas bort och att området för gång- och cykelväg utökas för att kunna ansluta till en ny allmän platsmark. Vidare införs en bestämmelse som anger att den föreslagna gång- och cykelvägen placeras som en bro ovanför järnvägsspåret.

Fastighetsbeteckningar med tillhörande fastighetsgränser bör framgå av plankartan.

I planbeskrivningen hänvisas till vägarna 683 och 681. För att underlätta orienteringen på plankartan bör dessa anges i grundkartan, på samma sätt som gjorts med riksväg 51.

Stadsbyggnads kommentar: Plankartan kompletteras med fastighetsbeteckningar, fullständiga fastighetsgränser och vägnamn enligt synpunkt.

Lantmäterimyndigheten

Plankarta:

Det vore bra med en mer detaljerad plankarta som stämmer överens med tydligheten som finns i planbeskrivningen.

Borde vara Allmän plats CYKEL genom kvartersmarken för CK om man ska ha gång- och cykelväg där. X1 är inte lämpligt. Vi kan inte hantera den typen av beteckningar.

Stadsbyggnads kommentar: Regleringen med markreservat kan vara problematisk men för att möjliggöra fordonstrafik inom användningsområdet bedömer Stadsbyggnad att regleringen måste vara kvar. Markreservatet innebär en möjlighet att anlägga en gång- och cykelväg genom området. Det finns dock en möjlighet att leda gång- och cykeltrafik förbi gården och placera en gång- och cykelväg i naturområdet. Detaljplanen ändras därför inte.

Ej lämpligt att ha E över ett helt kvarter. Det bör utredas var de tekniska anläggningarna ska placeras mer noggrant och sedan redovisa detta med ett separat E-område i kartan. Vill man skapa byggrätt ovanför så kan E-området ges en maxhöjd. Det kan bli problem om t.ex. elleverantör och fastighetsägare inte pratat med varandra samt om man styckar ett kvarter i omgångar och ingen av nya fastighetsägarna har planerat för att få plats med behövlig teknisk anläggning. Detta är extra viktigt vid privat exploatör. E ska ju vara sådana anläggningar som inte fastighetsägaren själv anlägger, dvs inte sprinklerdammar mm som anläggs av fastighetsägaren själv.

Stadsbyggnads kommentar: I dialog med E.ON har ett antal möjliga platser för nätstationer placerats ut och illustrerats med text på plankartan. Detaljplanen är flexibel och möjliggör ett stort antal lägen för nätstationer. Eftersom området kommer att genomföras under lång tid bedömer Stadsbyggnad att lägen för nätstationer bestäms i samband med genomförande. Detaljplanen ändras därför inte.

Ej lämplig att ha T över hela kvarter. Det bör utredas exakt var järnväg ska anläggas för att det ska gå att anpassa byggnation efter detta. Svårt att bygga järnväg om man redan fått bygglov för annat på aktuell yta. Detta är extra viktigt när det är en privat exploatör bl.a. då kommunen har svårt att ställa krav som går utöver planen i bygglovskedet.

Stadsbyggnads kommentar: Eftersom syftet med detaljplanen är att möjliggöra en kombiterminal regleras stora ytor med bestämmelsen kombiterminal samt järnvägsändamål. Anledningen till att järnvägsanslutningen inte är preciserad på plankartan är för att inte ska onödiga låsningar utan att möjliggöra olika typer av utformning och placering av t.ex. stickspår. Även om en funktionsutredning är framtagen bedömer Stadsbyggnad att mer utredningsarbete krävs för att möjliggöra en järnvägsanslutning av området. Detaljplanen ändras därför inte.

Ni måste ange om det ska vara enskilt huvudmannaskap för DAGVATTEN i södra delen. Måste redovisas utrymme till gemensambetsanläggning om det ska vara enskilt.

Stadsbyggnads kommentar: Plankartan ändras enligt synpunkt.

Se även kommentar nedan.

Lantmäterimyndigheten ställer sig frågande till om det är lämpligt med en så öppen planläggning, bl.a. då det är en privat exploatör som ska genomföra planen. Detta innebär att många komplexa frågor fortfarande inte är lösta i planskedet vilket kan skapa stora problem i genomförandeskedet.

Stadsbyggnads kommentar: Eftersom planområdet är stort till ytan och kommer att genomföras etappvis under lång tid bedömer Stadsbyggnad att det är viktigt att det finns en viss flexibilitet. En allt för styrd detaljplan kan skapa lösningar och kan även medföra problem med att genomföra detaljplanen. Det kan även innebära behov av att detaljplanen ändras kort efter antagande vilket inte är önskvärt.

Planbeskrivning:

Förtydliga på flera ställen i texten att det södra området är utanför verksamhetsområde för DAGVATTEN. Inte VA som det står nu.

Stadsbyggnads kommentar: Plankartan kompletteras med ett g som anger att det är enskild hantering av dagvatten och planbeskrivningen förtydligas med att det bör bildas en gemensamhetsanläggning för det ändamålet.

Sid 50: Under rubriken Exploateringsavtal. Om ni ska ha denna rubrik med så måste det redan finnas ett exploateringsavtal och då måste vi på Lantmäterimyndigheten få möjlighet att se detta avtal enligt lag (egentligen redan i samrådsskedet). Finns det inget avtal innan planen beslutas är det inget exploateringsavtal i lagens mening och då ska det inte stå något om det här.

Stadsbyggnads kommentar: Ett exploateringsavtal är under framtagande och det är nödvändigt att det är påskrivet av samtliga exploatörer innan detaljplanen kan tas till antagande. Stadsbyggnad tillstår att rutinen för hanteringen av exploateringsavtal och samråd med Lantmäteriet har brustit i arbetet med denna detaljplan. Rutinerna för hanteringen av exploateringsavtal kan förbättras så att ett utkast finns bifogat planhandlingarna tidigt i processen.

Sid 50: Under rubriken Fastighetsrättsliga frågor, Berörda fastigheter. Överlåtelse av mark bör inte finnas med i ett exploateringsavtal utan det bör göras i en separat överenskommelse om fastighetsreglering.

Stadsbyggnads kommentar: texten i genomförandebeskrivningen ändras enligt synpunkt.

Sid 51: Under rubriken Fastighetsrättsliga frågor, Berörda fastigheter. Törsjö s:6 och s:7, här måste det tydliggöras hur dessa samfälligheter är tänkta att hanteras fastighetsbildningsmässigt i samband med genomförandet av planen.

Stadsbyggnads kommentar: genomförandebeskrivningen kompletteras enligt synpunkt.

Sid 51: Under rubriken Rättigheter och servitut: Kommunen är huvudman inom planen förutom för dagvatten inom en del av planen. Bör redovisas tydligare i plankartan hur man tänkt att dagvattnet dras inom planen.

Stadsbyggnads kommentar: Enligt Stadsbyggnads mening är det inte lämpligt att på plankartan i detalj visa hur dagvattnet kan hanteras då lösningen som är framtagen endast är ett förslag. Dock förtydligas planbeskrivningen med text och även med en kartbild för en tydligare redovisning av förslaget.

Trafikverket

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för nya etableringar och företag som har behov av direktanslutning till järnväg i anslutning till ett befintligt verksamhetsområde. Detaljplanen medger järnvägsanknuten lager- och logistikverksamhet med kombiterminal, kontor och verksamheter kopplade till järnväg samt tekniska anläggningar.

Väg 681/683

Utmed vägarna 681 och 683 är det byggnadsfria avståndet 12 meter, vilket gäller från vägområdet. I handlingarna är det ottydligt om det avståndet efterlevs. Detta bör ses över och säkerställas i plankartan.

Stadsbyggnads kommentar: Det byggnadsfria avståndet på 12 meter längs dessa vägar är nya uppgifter för Stadsbyggnad och den prickade ytan var i granskningshandlingarna endast fem meter. Plankartan justeras dock längs väg 681 men ändras inte längs väg 683 eftersom den vägen föreslås övergå till kommunalt väghållarskap.

Väghållarskap

Den del av väg 683 som omfattas av detaljplanen föreslås övergå till kommunalt huvudmannaskap. Trafikverket önskar ett förtydligande här om inte väghållarskap menas? Staten genom Trafikverket kan vara väghållare men inte huvudman, vilket kommunen kan. Trafikverket tolkar handlingarna ändå som att väghållarskap menas och en förändring välkomnas av Trafikverket. Dock ser Trafikverket att kommunen bör ta över vägen ner till korsningen med väg 681 för att det ska bli ett mer sammanhållet vägnät där vägen inte helt plötsligt bryts vad gäller väghållarskapet. En brytning av vägen på önskat sätt är något Juridik och Planprövning på Trafikverket är väldigt restriktiva till. Trafikverket

välkomnar till en fortsatt dialog kring väghållarskapet.

Stadsbyggnads kommentar: Det som avses är mycket riktigt väghållarskap som avses och planhandlingarna ändras enligt synpunkt.

Stadsbyggnad önskar att ta över väg 683 och därmed byta väghållarskap för hela sträckan ner till väg 681. Utifrån yttrandet bedömer dock Stadsbyggnad att en fortsatt dialog kring frågan är nödvändig. Se även kommentar under Länsstyrelsen Örebro län.

GC-väg

Gång- och cykelbanan planeras lokaliseras direkt söder om riksväg 51. Eftersom gc-banan ligger inom vägområdet för riksvägen samt kommer korsa järnvägen planskilt behöver en vägplan tas fram.

Stadsbyggnads kommentar: Synpunkten noterad.

Skyltar

Läget utmed riksväg 51 utgör ett bra skyltläge för företag som önskar göra reklam. Trafikverket önskar att plankartan kompletteras med bestämmelser att skyltar utmed riksvägen ska utformas för att inte försämra trafiksäkerheten. Exempelvis att de inte får vara bildväxlande, bländade etc. Vid framtida bygglovsprövningar av skyltar önskar Trafikverket remitteras.

Stadsbyggnads kommentar: Plankartan ändras enligt synpunkt. Se även kommentar ovan under Länsstyrelsen Örebro län.

Fortsatt arbete

Kommunen och Trafikverket har löpande haft en dialog kring detaljplanen, vilket gjort att många frågor diskuterats och kunna lösas under arbetets gång. En del frågor gällande bland annat järnvägsanslutning, GC-bron och väghållarskap kommer behöva fortsätta diskuteras mellan parterna. Trafikverket välkomnar till en fortsatt dialog med kommunen.

Stadsbyggnads kommentar: Stadsbyggnad delar bedömningen och välkomnar en fortsatt dialog kring genomförandet av detaljplanen.

Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen är tillsynsmyndighet, enligt skogsvårdslagen och delar av miljöbalken, gällande skogliga åtgärder på skogsmark. Verksamhet rörande detaljplanläggning är inte att betrakta som skogsbruksåtgärd, men kan komma att beröra skogsmark med natur och kulturmiljövården.

"Inventeringsområdet består i huvudsak av åkermark med flera åkerholmar, odlingsrösen samt en stenvmur. Dessutom finns mindre gårdsmiljöer, gammal betesmark, triviallövsökog samt alléer och vattenfyllda diken." (Från beskrivningen naturvärdesinventeringen)

Skogsstyrelsens förhoppning är att man tar hänsyn till biotoperna vid exploatering, men har för övrigt inga synpunkter.

Stadsbyggnads kommentar: Påverkan på biotoper och naturvärden är miljöaspekter som har bedömts kunna påverkas betydande vid ett genomförande av detaljplanen. Under processen har det därför bland annat utförts en naturvärdesinventering och detaljplanen har successivt miljöanpassats i enlighet med resultatet av olika utredningar. Särskilt har miljöanpassning skett med avseende på anpassningar av detaljplanen utifrån påverkan på biotoper och naturvärden. För de miljökonsekvenser som kvarstår efter miljöanpassning och kompensation har försiktighetsmått och skyddsåtgärder föreslagits.

Region Örebro län

Till granskningsskedet har ingen studie framtagits som vederlägger Region Örebro läns antagande att en ny anslutning till detta, (av Trafikverket) dokumenterat ansträngda parti av järnvägen, skulle minska dess kapacitet. Den av Örebro kommun nämnda kapacitetsstudien som relaterar till just det aktuella planförslaget har fokuserat på den tekniska anslutningen som sådan och inte till de dynamiska effekterna av den fysiska anslutningen och logistiketableringen. De av Trafikverket tidigare konstaterade kapacitetsproblemen på bansträckan är alltså inte vidgängna eller hanterade av kommunen. Inte heller har några förslag på kompenserande och kapacitetshöjande insatser framförts som del av planförslaget. Region Örebro läns synpunkter kring kapacitet kvarstår därför.

Stadsbyggnads kommentar:

Trafikverket har på exploitörens bekostnad tagit fram en funktionsutredning (FU) där två olika spåranslutningar presenteras. Syftet med utredningen var att ta reda på om planområdet kan anslutas till stambanan och det nationella järnvägssystemet. Av utredningen framgår att planområdet går att ansluta till järnvägen. Faktorer som studeras är bland annat hur kapaciteten skulle kunna påverkas på huvudstråket och hur det är tekniskt möjligt att anlägga ett anslutningsspår. I FU för anslutningsspåret till planområdet kom Trafikverket fram till att kapaciteten på huvudspåren inte skulle påverkas nämnvärt. Anledningen är att utformningen inte medför växlingsrörelser och därmed inte heller långsamtgående tåg på huvudspåren. Tåg som ska till den

planerade kombiterminalen i Törsjö kör av huvudspåren i full hastighet och växling sker på stickspår inom verksamhetsområdet.

Trafikverket har inte framfört några synpunkter om att föreslagen exploatering och anslutning skulle påverka kapaciteten på järnvägen negativt. De anslutningsförslag som presenteras i utredningen är båda utformade så att stickspåren inte ska påverka det nationella järnvägssystemet på ett negativt sätt vilket har varit en väsentlig förutsättning för Trafikverket i framtagandet av funktionsutredningen.

Region Örebro läns uppmaning att överväga möjligheten till lokalisering utifrån ett regionalt perspektiv har inte bemötts. Ett perspektiv som utgår från vad som kan tillvarata och förmera regionens starka logistikposition saknas därmed alltfjämt. Region Örebro län konstaterar att även Länsstyrelsen har påpekat lämpligheten i att göra en lokaliseringsbedömning med ett just ett regionalt perspektiv. Region Örebro läns ståndpunkt kvarstår att, företrädesvis, Hallsberg bör övervägas som lämplig lokal för de aktuella verksamheterna.

Förslaget till markanvändning har justerats något i syfte att bl.a. göra övergången mellan natur/jordbruks respektive industriell verksamhetsmark mjukare rent visuellt, vilket inte minskar anspråket på jordbruksmark i någon betydande grad. Kommunens komplettering angående exploateringen på jordbruksmark omfattar heller ingen studie av alternativ lokalisering som inte skulle fordra användning av jordbruksmark. Region Örebro läns ståndpunkt kring jordbruksmarken kvarstår därmed.

Stadsbyggnads kommentar: All samhällsplanering är en avvägning mellan olika intressen och hänsyn ska tas till både det allmänna och enskilda. Planeringen Örebro kommun utgår från ställningstaganden i den demokratiskt framtagna översiktsplanen. Efterfrågan på verksamhetsmark är väldigt hög i Örebro kommun och har varit så under flera år. Stadsbyggnad bedömer att det i dagsläget inte är rimligt att avvisa företag som vill etablera sig i ett av Sveriges starkaste logistikområden och hänvisa dem till andra platser eller kommuner. Stadsbyggnad menar vidare att planområdet finns utpekad i den Regionala utvecklingsstrategin där de stråk som har högst prioritet för Örebroregionens näringsliv framgår. Stadsbyggnad ställer sig frågande till att Region Örebro län inte delar den bilden. Detaljplanens lokalisering utgår från utpekad yta i den Regionala utvecklingsstrategin och ställningstagande för detta i den kommunala översiktsplanen. Att i detaljplaneskedet utreda alternativa lokaliseringar i andra kommuner är inte aktuellt. De flesta detaljplaner initieras av någon som äger mark och vill utveckla den. Stadsbyggnad bedömer att det inte är rimligt att avvisa företag som äger marken och vill verka i ett av Sveriges starkaste logistikområden och istället hänvisa dem till andra platser eller kommuner där de inte har rådighet över marken. Om exploitören till exempel hade bedömt Hallsberg som ett bättre alternativ hade denne rimligen

etablerat sig där eller initierat en planläggning. Så är inte fallet. Förslaget till detaljplan utgör inget hinder för ytterligare etableringar i grannkommuner. Planbeskrivningen kompletteras dock med ett resonemang utifrån rapporten *Nya etableringsplatser för järnvägsföretag i Region Örebro län*.

Örebro kommun vill även upplysa om att det teoretiska alternativa läget i Hallsberg också utgörs av jordbruksmark. Prövningen av den detaljplanen gjordes dock i en tid då frågan om jordbruksmarken inte var en särskilt aktuell fråga men likväl i strid om vad miljöbalken säger om jordbruksmark. Örebro kommun ifrågasätter därmed att Hallsberg skulle vara ett lämpligare alternativ - kopplat till jordbruksmarksfrågan. Se även kommentar ovan under Länsstyrelsen Örebro län.

Sammanfattning

Kommunen har inte tillfört några upplysningar som gör Region Örebro läns synpunkter kring lokalisering, kapacitetspåverkan eller användningen av jordbruksmarken från samrådskedet inaktuella. Planförslaget kan därmed alljämt anses vara behäftat med brister i enlighet med tidigare framförda ståndpunkter. Mot bakgrund av detta kan planförslaget inte heller anses stödja en positiv regional utveckling i enlighet med den regionala utvecklingsstrategin (RUS). Region Örebro län föreslår att planförslaget avvisas.

Region Örebro län vill förtydliga att om planen skulle genomföras, inbegripande en gång- och cykelbro, så kommer möjligheten till finansiering med stöd av länstransportplanen inte att vara möjlig.

Stadsbyggnads kommentar: Synpunkten noterad.

Hallsbergs kommun

Ärendebeskrivning

Detaljplan för fastigheten Törsjö 13:2 m.fl. (Törsjö logistikområde) med tillhörande strategisk miljöbedömning är nu utställd för granskning. Granskningstiden är 12 april 2021 - 25 maj 2021. Efter dialog i kommunstyrelsens arbetsutskott lämnas följande remissvar.

Ställningstagande

Att utnyttja järnvägen mer, både för persontåg och godstrafik är något som är positivt i många hänseenden. Att utveckla och bygga ut ytterligare en kombiterminal, Törsjöterminalen är något som Hallsberg starkt ifrågasätter ur ett samhällsekonomiskt perspektiv och är ej förenligt med regionens tidigare ställningstagande.

Stadsbyggnads kommentar: Örebro kommun delar inte uppfattningen om att förslaget till detaljplan strider mot regionens

tidigare ställningstaganden. Se kommentar ovan under Region Örebro län.

I Planbeskrivningen hänvisar planförfattaren till Örebro Översiktsplan. Där lyfts det utpekade området fram som ett lämpligt område att utveckla, på det sättet som detaljplaneförslaget presenterar. Samtidigt vill Örebro kommun lyfta ut godstrafiken och dra ett nytt spår för godstrafik väster om E 18. Detta tas också upp i Översiktsplanen. Hallsbergs kommun anser att det är väldigt motsägelsefullt.

Stadsbyggnads kommentar: Järnvägssträckningen som finns översiktsplanen är symbolisk vilket också framgår i den text som finns kopplad till ytan enligt följande:

Utredning om framtida järnväg för godstransporter utanför Örebro innerstad. Det kommer att behöva utredas vidare om godstrafiken i framtiden ska gå genom Örebro centrum som idag, eller i det reservat som lagts längs motorvägen, eller i en sträckning längre ut från stan. Denna bansträckning på kartan är symbolisk eftersom den alternativa sträckningen utanför staden inte är närmare utredd.

På lång sikt är ambitionen att leda om godstrafiken för att säkra framtida persontransporter genom Örebro. I samband med att sträckning för järnvägsspåret utreds och fastställs måste dock hänsyn tas till aktuellt planområde och en eventuell kombiterminal i Törsjö.

En funktionsutredning har genomförts av trafikverket för att utreda möjligheter för järnvägsanslutningar till planområdet. Det återstår två alternativ UA1 och UA2 där kostnaderna utgår till 187,5 Mkr respektive 204,4 Mkr. Trafikverkets mål för godsstråket genom Bergslagen är att det ska möjliggöra tåglängder på 750 meter. Inget av de återstående alternativen klarar detta, UA1 kan hantera 300 m långa tåg i överlämningsbangården och UA2 med en överlämningsbangård för 600 m långa tåg samt ett tredje spår under bron på Rv 51.

I framtagande av den regionala utvecklingsstrategin fanns en tidigare politisk enighet om att det är terminalerna i Lindesberg och Hallsberg som skall utvecklas och prioriteras i länet. Att nu tillskapa en tredje kombiterminal inom 60 km radie kan inte motiveras transportekonomiskt, hållbarhetsmässigt eller ur markanvändningsynpunkt. Om nu Törsjö blir verklighet så tarvar det på infrastrukturkapitalet som skulle kunna stärka och utveckla redan befintliga verksamheter.

Stadsbyggnads kommentar: Förslaget till detaljplan i Törsjö ska ses som ett regionalt bidrag och Örebro kommuns strävan att möjliggöra en övergång till fler hållbara transporter. Det finns generellt en stor efterfrågan på verksamhetsmark i länet och denna

detaljplan utgör enligt Örebro kommun inget hinder för ytterligare etableringar i grannkommunerna. I dagsläget är det ytterst få tågset som är 750 meter långa eller längre. Bolaget som driver planärendet bedömer att det inte finns något starkt behov av längre tågset än 600 meter. Detta faktum understryker dessutom att planförslaget inte ska ses som en konkurrent till Hallsberg och Lindesberg utan ett komplement som kan stärka logistiken i hela regionen. Se kommentar ovan under Region Örebro län.

Enligt 3 kap. 4§ andra stycket i miljöbalken får brukningsvärd jordbruksmark tas i anspråk för bebyggelse endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och om detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. I planbeskrivningen har Örebro kommun gjort avvägningar genom att svara på om jordbruksmarken är brukningsvärd, markanvändningen har ett väsentligt samhällsintresse och om det finns alternativa lokaliseringar till samhällsintresset.

Hallsbergs kommun anser att det väsentliga samhällsintresset och alternativa lokaliseringar bäst tillgodoses genom att utnyttja kombiterminalerna i Hallsberg och Frövi i Lindesberg där befintlig nödvändig infrastruktur är på plats eller under byggnation. Vidare är rangerbangården i Hallsberg en förutsättning för rationella godstransporter och en förutsättning för internationella transporter, där fördelar finns med att ha kombiterminalen i anslutning till rangerbangården. Det finns i dagsläget ingen brist på kapacitet i kombiterminaler i regionen eller nationellt.

Det väsentliga samhällsintresset att få bort verkstäderna från cv-området för att möjliggöra mer bostadsbebyggelse i Örebro och ett nytt vagnverkstadsområde anser Hallsbergs kommun att det bäst kan tillgodoses i Ralaområdet i Hallsberg och Kumla kommun. Syftet med detaljplanen Rala 111 är etablering av järnvägsanslutna verkstäder samt järnvägsrelaterade verksamheter och är föreslaget som ett nytt riksintresse för järnväg. Detaljplanen utgör 151 hektar järnvägsanslutna verksamhetsmark, varav 95 ha i Hallsbergs kommun och 56 ha i Kumla kommun.

Stadsbyggnads kommentar: Som nämns ovan ska inte planförslaget ses som en konkurrent till Hallsberg eller Frövi. Örebro kommun vill lyfta fram planområdet som ett komplement som kan stärka logistiken i hela regionen.

Örebro kommun vill också upplysa om att det teoretiska alternativa läget i Hallsberg också utgörs av jordbruksmark. Prövningen av den detaljplanen gjordes dock i en tid då frågan om jordbruksmarken inte var en särskilt aktuell fråga men likväl i strid om vad miljöbalken säger om jordbruksmark. Örebro kommun ifrågasätter därmed att Hallsberg skulle vara ett lämpligare alternativ - kopplat till *jordbruksmarksfrågan*. Se även kommentar ovan under Region Örebro län.

Business Region Örebro har haft en dialog med Göteborgs hamn som ställer sig frågande till den kraftsplittringen av resurser som ytterligare en kombiterminal skulle innebära i regionen. Törsjöterminalen anses öka kostnaderna för järnvägstransporter med en risk att lastbilstransporterna ökar istället.

Stadsbyggnads kommentar: Synpunkten noterad.

Lindesbergs kommun

I Lindesbergs kommun finns en större anläggning för logistikverksamhet kopplat till gods i Frövi, där anläggningen utgör och möjliggör en central del av tätortens utveckling.

Lindesbergs kommun vill utifrån planförslaget lämna följande synpunkter:

Inom Örebro län finns terminaler i Lindesbergs och Hallsbergs kommuner som kan påverkas negativt vid ett genomförande av planförslaget. Med tanke på att både Lindesbergs och Hallsbergs kommuner har och kommer investera stora medel i dessa anläggningar kan de infrastrukturella och transportekonomiska effekterna bli stora.

I Frövi, där Frövi bangård finns och där Lindesbergs kommun gör betydande infrastruktuursatsningar för att möjliggöra gröna logistiklösningar finns en oro över att en etablering i Törsjö riskerar att ge stora ekonomiska och sociala konsekvenser för Lindesbergs kommun.

Detta bland annat då kommande infrastruktuursatsningar på järnväg, som möjliggör omhändertagandet av längre tåg samt ombyggnation av Frövi bangård, utgör en central del av näringslivet i orten men även innebär betydande investeringar för kommunen.

Eftersom det i dagsläget inte finns brist på kapacitet i kombiterminaler i regionen eller nationellt, ställer sig Lindesbergs kommun frågande till på vilket sätt ett genomförande av detaljplaneförslaget skulle gynna regionen som helhet.

Business Region Örebro har haft dialog med Göteborgs hamn som ställer sig frågande till splittringen av resurser en ytterligare kombiterminal i Örebroregionen skulle innebära. En ny etablering i Törsjö kan innebära ökade kostnader för järnvägstransporter, vilket i sin tur kan öka transporter via lastbil.

Lindesbergs kommun anser att förslaget bör riskbedömas ur ett regionalt perspektiv. Lindesbergs kommun välkomnar en bredare dialog inom Region Örebro län i frågan.

Stadsbyggnads kommentar: Förslaget till detaljplan i Törsjö ska ses som ett regionalt bidrag och Örebro kommuns strävan att möjliggöra en övergång till fler hållbara transporter. Det finns

generellt en stor efterfrågan på verksamhetsmark och denna detaljplan utgör, enligt Örebro kommun, inget hinder för ytterligare etableringar i grannkommuner.

Någon riskbedömning är inte aktuellt att ta fram då förslaget finns utpekad i Örebro kommuns översiktsplan och i och med det även är konsekvensbedömt. Se kommentar ovan under Region Örebro län samt Hallsbergs kommun.

Laxå kommun

Laxå kommun kan inte se att vi fått möjlighet att lämna synpunkter på Örebro kommuns planer för Törsjö logistikområde. Eftersom järnväg och logistik är viktiga utvecklingsområden för hela regionen, inklusive Laxå kommun, har vi på eget bevåg valt att inkomma med följande:

Ur samhällsekonomisk synpunkt, för att skapa maximal hållbar tillväxt i regionen och i linje med rådande regionövergripande ställningstagande anser vi att det är terminalerna i Frövi och Hallsberg som ska behållas och utvecklas. Utifrån detta anser vi att en kombiterminal i Törsjö, eller annan plats i länet utöver de två som redan finns, inte ska etableras. Genom att avstå från att bygga en ytterligare en kombiterminal i Törsjö kan också värdefull jordbruksmark för matproduktion bevaras.

När det gäller flytten av järnvägsverkstäderna på CV-området anser vi att det bästa alternativet är det redan detaljplanerade och byggklara Ralaområdet mellan Hallsberg och Kumla.

Stadsbyggnads kommentar: Syftet med föreslagen markanvändning är inte att konkurrera ut eller påverka terminalerna i Hallsberg eller Frövi. Örebro kommun vill lyfta fram planområdet som ett komplement som kan stärka logistiken i hela regionen.

Örebro kommun är regionens motor för etableringar och är oftast mottagare av förfrågningar för ytkrävande verksamhetsetableringar och det finns en stor efterfrågan på verksamhetsmark. På lång sikt bedöms efterfrågan på verksamhetsmark med koppling till järnväg som ökande och förslaget till detaljplan ska därför ses som ett regionalt bidrag till att övergå till hållbara transporter. Sett ur ett regionalt perspektiv innebär en kombiterminal i Örebro minskade kostnader för s.k. last-mile då området ligger nära flygplatsen och Örebro tätort med ett stort antal slutdestinationer i form av lager, försäljning och slutkonsumenter. Se även kommentarer ovan under Region Örebro län, Hallsbergs kommun samt

Lindesbergs kommun.

Tekniska Förvaltningen

Kvartersgatorna ska utformas för att fordon för avfallsbämtning ska kunna trafikera i enlighet med Örebro kommuns föreskrifter för hantering av bushållsavfall. Vägen ska ha rätt bärighet och radie och man ska ta särskild hänsyn till trafiksäkerhet.

Stadsbyggnads kommentar: De mått och sektioner på vägar som föreslås för allmän plats är framtagna i dialog mellan Stadsbyggnad och Tekniska förvaltningen. Utformningen av kvartersgator regleras inte genom detaljplanen med synpunkten framförs till exploitören. Bärighet och konstruktion hanteras inte i detta skede utan bestäms vid projektering av gator och platser.

Plankartan ska kompletteras med ett u-område på prickmarken som är utpekad i den nordvästra delen av planen (fastigheten mellan järnvägen och området Natur på plankartan, längs med Riksväg 51). Bild?

Stadsbyggnads kommentar: Plankartan kompletteras med ett u-område enligt synpunkt.

Då viss del av planområdet ej kommer att ingå i Örebro kommuns verksamhetsområdet för dagvatten bör första meningen på s. 27 ändras till "Hela planområdet föreslås att ingå i Örebro kommuns verksamhetsområdet för vatten- och spillvatten medan bara delar av planområdet (benämnd som norra delen enligt dagvattenutredningen) föreslås att ingå i Örebro kommuns verksamhetsområde för dagvatten".

Stadsbyggnads kommentar: Planbeskrivningen ändras enligt synpunkt.

I stycket som handlar om föroreningar i dagvattnet (s.38) bör det kompletteras med att beräkningarna är gjorda utifrån schablonvärden och ska därför tolkas därefter.

Stadsbyggnads kommentar: Planbeskrivningen kompletteras enligt synpunkt.

Enligt planbestämmelsen (b1) får 80 % hårdgöras och resterande yta utgöras av grönyta eller annan genomsläpplig yta. I dagvattenutredningen har man räknat med en avrinningskoefficient på 0,1, detta innebär att "annan genomsläpplig yta" ska motsvara samma avrinningskoefficient för att vara gällande. Detta bör förtydligas i planbeskrivningen.

Stadsbyggnads kommentar: Planbeskrivningen kompletteras med en förtydligande text om vad som avses med hårdgjordyta.

Andra stycket om hanteringen om dagvatten i södra respektive norra delen av planen (s.47) är ej korrekt beskriven och behöver därför skrivas om. Andra till Området norr om Ellevios kraftledning föreslås bli kommunalt verksamhetsområde för dagvatten. Här ansvarar enskilda fastighetsägare för att fördröja och rena dagvatten till den nivå som motsvarar en normal hushållsanvändning innan avledning till det kommunala VA-nätet får ske. VA-huvudmannen ansvarar sedan för rening och fördröjning ner till den nivå att MKN samt nedströms liggande områden ej påverkas negativt. Den södra delen föreslås vara utanför VA, vilket innebär att de enskilda fastighetsägarna ansvarar för rening och fördröjning till den nivå som områden nedströms planen klarar.

Stadsbyggnads kommentar: Planbeskrivningen ändras enligt synpunkt.

Enligt planbeskrivningen (och dagvattenutredningen) ska delar av markavvattningsföretaget kulverteras. Det är väldigt viktigt att det framgår i planbeskrivningen vilka delar som ska kulverteras för att säkerställa att det diket hålls öppet så mycket som möjligt (detta framgår också i miljökonsekvensbeskrivningen). I dagvattenutredningen finns en figur som visar vilken del som kan tillåtas kulverteras och bör lyftas in i planbeskrivningen.

Stadsbyggnads kommentar: Planbeskrivningen kompletteras enligt synpunkt.

Det bör framgå i planbeskrivningen att bestämmelsen n1 också är ansatt för markavvattningsföretaget och att man på så sätt minskar risken att diket ej kulverteras på denna sträcka alternativt att diket får en egen bestämmelse. I dagvattenutredningen (s.12) är rekommendationen att byggnaders färdigt golv ska vara minst 50 cm över anslutande gator för att förhindra översvämning. Plankartan bör uppdateras med denna bestämmelse samt att det bör stå i planbeskrivningen.

Stadsbyggnads kommentar: Plankartan kompletteras med en bestämmelse som anger att diket ska vara öppet. Vad det gäller byggnaders färdiga golv kompletteras planbeskrivningen med ett resonemang om detta men plankartan ändras dock inte då det är en fråga som hanteras i bygglovskedet.

Enligt Örebro kommuns vatten- och avloppstaxa (punkt 4.4) ska 50% av investeringskostnaden för en dagvattenanläggning bekostas av allmän platsmarkshållaren. Det finns ingen sådan kostnad upptagen under utgifter i genomförandebeskrivningen.

Stadsbyggnads kommentar: Genomförandebeskrivningen kompletteras enligt synpunkt.

Då det i denna plan är väldigt viktigt att skilja på naturligt dagvatten och dagvatten som uppstår inom detaljplanen behöver både planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen uppdateras utifrån denna aspekt för att minska missförståelse. De naturliga dikena som går

genom planområdet kommer att få en ny sträckning och i samband med detta ska olika lekmiljöer ("groddammar") byggas, dessa måste särskiljas från de reningsdammar som ska byggas inom området.

Vissa tänkta placeringar av dessa "groddammar" (enligt miljökonsekvensbeskrivningen) är ej möjliga då ytterst lite naturligt dagvatten kommer att finnas i närheten av de föreslagna lekmiljöerna till följd av den omlodning av det naturliga dagvattnet som planeras. Dessa "groddammar" är inte heller beskrivna i planbeskrivningen eller utplacerade på plankartan (illustrationslinjer) vilket bör göras för att säkerställa att dessa blir byggda eller i alla fall inte bortglömda. Det är även viktigt att klargöra vem som kommer att ha ansvaret för dessa naturliga anläggningar då det ej ingår i den allmänna VA-anläggningen.

Stadsbyggnads kommentar: Miljökonsekvensbeskrivningen förtydligas avseende groddammar men Stadsbyggnad vill understryka att det i detta skede endast är ett förslag och både utformning och placering av kompensationsåtgärder måste utredas närmare vid ett genomförande. I miljökonsekvensbeskrivningen förtydligas även att groddammar och andra kompensationsåtgärder inte ska blandas med dagvattenåtgärder. Planbeskrivningen kompletteras dock med en utförligare redogörelse av slutsatser och förslag enligt miljökonsekvensbeskrivningen.

Lantbrukarnas riksförbund

Jordbruksmarken är skyddad

Marken inom planområdet består till stora delar av jordbruksmark. Enligt 3 kap. 4 § andra stycket i Miljöbalken får brukningsvärd jordbruksmark tas i anspråk för bebyggelse endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen, och om detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

Utifrån ovanstående text i planhandlingarna har kommunen kommit till slutsatsen att byggandet av en kombiterminal är av betydande samhällsintresse samt att inga alternativa placeringar är möjliga.

Samhällsviktigt intresse

Enligt miljöbalken är jordbruksmarken skyddad och det krävs starka argument för att överträda den. LRF anser inte att kommunen kan underbygga sina slutsatser om att den planerade bebyggelsen är av särskilt samhällsviktigt slag på ett tillfredsställande sätt. LRF har dessutom efterfrågat ytterligare underlag där det framgår hur kommunen har resonerat och argumenterat kring frågan om vad som är ett väsentligt samhällsintresse. Sådana handlingar ska enligt kommunen inte finnas vilket vi ställer oss frågande till.

Argument som nämns är att "det bedöms vara av betydelse att omlokalisera de

järnvägsanslutna verksamheterna i CV-området i centrala Örebro för att anpassa centrumnära områden till nya behov och genom detta kunna bygga bostäder i pendlingsnära lägen". Det nämns även att "planen syftar till att ställa om delar av logistikkedjan till att bli mer hållbar genom att möjliggöra förflyttning av gods från väg till tåg vilket anses vara av väsentligt samhällsintresse".

LRF argumenterar inte emot att byggande av bostäder samt att en omställning av gods från väg till tåg är viktiga samhällsintressen. Vi kan däremot inte se att det är ett betydande samhällsintresse att industri flyttar till värdefull jordbruksmark för att lämna plats åt bostadsbygge. Det bör rimligen finnas fler platser inom kommunen att bygga bostäder på.

LRF kan inte heller se att det är ett väsentligt samhällsintresse att bygga en ny kombiterminal i Örebro kommun. Det finns redan idag en godsterminal för omlastning av långväga gods i Hallsbergs kommun, som benämns enligt följande i Länstransportplanen: "I princip allt gods som fraktas på järnväg från norra Skandinavien passerar Hallsberg. Detta gör att Hallsberg är landets viktigaste godsnod med stor betydelse även ur ett internationellt perspektiv". LRF ställer sig starkt kritiska till att kommunen inte på något sätt har tagit hänsyn till det regionala perspektivet. Var ligger det samhällsviktiga, eller hållbara, i att bygga en helt ny terminal, när man i stället kan bygga ut en befintlig, och för landet viktig, terminal? Argument som att företag behöver kunna stanna inom Örebro kommun eller att exploatören äger mark i kommunen håller inte i det avseendet.

Vidare hänvisar kommunen till Örebros översiktsplan, som är ett icke juridiskt bindande dokument. Översiktsplanen har LRF tidigare haft synpunkter på och redan då varit starkt kritiska till kommunens ställningstagande till verksamhetsområdet Törsjö. Kommunen nämner att detaljplanen möjliggör för många nya arbetsplatser i kommunen. Även detta kan ifrågasättas eftersom de arbetstillfällena som i första hand avses är kopplade till lagerområden i anknnytning till en terminal. För det första kommer arbetstillfällena att försvinna från nuvarande verksamheter i CV-området. För det andra byggs det i dag allt fler digitalt styrda lager som inte kräver så stor bemanning. Har kommunen räknat på det faktiska antalet nya arbetstillfällen i och med ett byggande av en kombiterminal i Törsjö?

Stadsbyggnads kommentar: Samhällsplanering är en avvägning mellan olika intressen och perspektiv. Där hänsyn ska tas till både det allmänna och enskilda. Avvägningar görs mellan olika lagstiftning och rättsfall kopplat till dessa. Översiktsplanen är mycket riktigt inte juridiskt bindande men enligt plan- och bygglagen är det ett dokument som ska finnas i varje kommun och som ger förutsättningar för den efterföljande detaljplaneringen. Den är på så sätt i högsta grad en mycket väsentligt del av samhällsplaneringen. Utgångspunkten i argumentationen är att platsen är utpekad som verksamhetsområden i den kommunala översiktsplanen. Det kan nämnas att kopplat till översiktsplanen har kommunen nu tagit fram ett vägledningsdokument som ska fungera som stöd i avvägningen mellan att bevara jordbruksmark

eller att förslå annan markanvändning. Örebro kommun vidhåller att föreslagen markanvändning är ett klassa som ett väsentligt samhällsintresse och argument och resonemang för detta framgår i planbeskrivningen.

Att i detaljplaneskedet utreda alternativa lokaliseringar i andra kommuner är inte aktuellt. En så pass omfattande avvägning ska enligt Stadsbyggnad göras i samband med framtagandet av översiktsplanen. Planbeskrivningen kompletteras dock med ett resonemang om alternativa platser utifrån rapporten *Nya etableringsplatser för järnvägsföretag i Region Örebro län*.

Vad det gäller arbetstillfällen så bedömer exploitören att området kan komma att generera uppskattningsvis ca 2000 arbetstillfällen vid en full utbyggnad.

Alternativ lokalisering

Det saknas en tillräckligt omfattande utredning av alternativa lokaliseringsmöjligheter. I planhandlingarna nämns endast en alternativ plats. I en utredning hade det varit relevant att beakta förutsättningarna i länet. Inte minst med tanke på den terminal som finns i Hallsberg. Detta var även något som Länsstyrelsen påpekade i förra samrådsomgången men som kommunen valde att bortse ifrån.

LRF har efterfrågat ytterligare utredningar och underlag till lokaliseringsalternativ men fått till svar att sådana saknas. Detta är vi starkt kritiska till och ett av svaren som vi har fått är att ett argument till lokaliseringen är att exploitören äger mark i Örebro kommun. Därför ställer vi oss frågan om vad som är prioriterat här – det samhällsviktiga intresset i att bygga en ny kombiterminal eller att tillgodose exploitörens intressen?

Stadsbyggnads kommentar: Örebro kommun har inte valt att bortse från alternativa lokaliseringar eller inkomna synpunkter. Örebro kommun vidhåller dock att förslaget till detaljplan i Törsjö ska ses som ett regionalt bidrag och Örebro kommuns strävan att möjliggöra en övergång till fler hållbara transporter. Efterfrågan på verksamhetsmark är väldigt hög i Örebro kommun och har varit så under flera år. Örebro kommun är naturligtvis positivt att den som äger mark vill utveckla den i linje med ställningstaganden i översiktsplanen. De flesta detaljplaner initieras av någon som äger mark och vill utveckla den. Stadsbyggnad bedömer att det inte är rimligt att avvisa företag som äger marken och vill verka i ett av Sveriges starkaste logistikområden och istället hänvisa dem till andra platser eller kommuner där de inte har rådighet över marken. Om exploitören till exempel hade bedömt Hallsberg som ett bättre alternativ hade denne rimligen etablerat sig där eller initierat en planläggning. Så är inte fallet. Förslaget till detaljplan utgör inget

hinder för ytterligare etableringar i grannkommuner.

Hänsyn till andra måldokument

I planhandlingarna har kommunen helt bortsett från några strategiskt viktiga dokument.

Transportplaner

Att förlägga en kombiterminal i Örebro kommun har inget stöd i vare sig den nationella transportplanen eller i Örebros Länstransportplan. Att helt bortse från dessa dokument anser LRF vara direkt felaktigt. I länstransportplanen benämns Hallsberg som landets viktigaste godsnod. Dessutom nämns det i planen att det är viktigt att bangården i Hallsberg anpassas för att möta framtidens ökade godsvolymer och längre godståg. Det nämns ingenstans att det skulle vara fördelaktigt att bygga en ny kombiterminal i Örebro kommun.

Stadsbyggnads kommentar: De planer som åberopas är inte några strategidokument för transportsystemets utveckling utan till för att beskriva hur staten respektive regionen ska fördela investeringsmedel inom infrastrukturbudgeten. Etableringen kommer inte att kräva medel från stat eller region och därmed finns ingen koppling till vare sig den nationella transportplanen eller Örebros länstransportplan.

Sveriges Livsmedelsstrategi

I juni 2017 antog riksdagen den nationella livsmedelsstrategin - En livsmedelsstrategi för Sverige – fler jobb och hållbar tillväxt i hela landet. Det övergripande målet för den nationella livsmedelsstrategin är en ökad svensk livsmedelsproduktion, tillväxt i hela landet, en ökad självförsörjningsgrad och minskad sårbarhet i livsmedelskedjan. I den nationella livsmedelsstrategin anges bl.a. att den fysiska planeringen behöver ta hänsyn till jordbruksproduktionen jämte andra samhällsintressen och att tillgången till produktiva mark- och vattenresurser är en förutsättning för en ökad livsmedelsproduktion i Sverige. Med koppling till den nationella livsmedelsstrategin har en regional plan tagits fram - Handlingsplan för livsmedelskedjan i Örebro län 2018– 2023 – hållbar tillväxt och utveckling i hela livsmedelssektorn. Det övergripande målet i denna handlingsplan är en ökad produktion och konsumtion av regionala livsmedel. Dessa handlingar och mål har kommunen helt förbisett i planhandlingarna, något som Länsstyrelsen påpekade redan i förra samrådsomgången. Enligt nuvarande planförslag går kommunen helt emot Sveriges och länets livsmedelsstrategi och motiverar heller inte varför man gör det.

Stadsbyggnads kommentar: Örebro kommun vidhåller att det är ett väsentligt samhällsintresse. För att utreda detta har nedanstående tre frågor besvarats:

- Är jordbruksmarken brukningsvärd?
- Är föreslagen markanvändning ett väsentligt samhällsintresse?

- Finns det alternativa lokaliseringar till samhällsintresset?

Örebro kommun och en stor del av grannkommunerna och regionen utgörs av jord- och skogsmark. Det är en logistiknod och här finns ett stort intresse av att etablera verksamheter.

Handlingsplan för livsmedelskedjan i Örebro län omfattar hela länet och behovet av ökad produktion bör spridas över samtliga kommuner och det är inte enbart Örebro kommuns ansvar.

Det är inte hållbart att bygga bort all jordbruksmark men som nämnts ovan så finns förslaget utpekade i den kommunala översiktsplanen. En avvägning mellan olika intressen, där bland annat livsmedelsförsäljning är en av många aspekter att väga mot varandra, är gjort i framtagandet av översiktsplanen. En del ytor sak fortsätta att användas för jordbruksverksamhet, andra ytor pekas ut som lämpliga för bostäder eller som i detta fall för verksamheter. Olika funktioner som är nödvändiga i en stad som växer snabbt och som bedöms fortsätta växa även i framtiden.

Örebro kommun har en ambition att förtäta och använda detaljplanelagd mark på ett så effektivt sätt som möjligt. Detaljplanen har t.ex. ett högre exploateringsstal än många andra verksamhetsplaner för att möjliggöra ett effektivare markutnyttjande.

Hållbarhet

I avvägningen om huruvida det är försvarbart att ta jordbruksmark i anspråk eller inte är det av högsta relevans att titta på vad jordbruksmarken kan producera och bidra med i ett större hållbarhetsperspektiv. Inte heller detta har kommunen tagit i beaktande i planhandlingarna.

Den unga bördiga åkermark från senaste istiden vi har i odlingsbygderna i Sverige tillhör världens bästa. Med de drastiska klimatförändringar som är ett faktum så kommer inom en 20-årsperiod en stor del av världens länder vara utsatta för extrem värme och vattenbrist och ha svårigheter att försörja sin befolkning med livsmedel. Den åkermark vi har i Sverige kommer då bli än mer värdefull för att försörja vår befolkning och andra delar av världen med det mest livsnödvändiga, livsmedel. Varje hektar bördig odlingsmark som genom byggnation förstörs är alltså en stor okunskap kring hållbart agerande och ansvar för vår allas framtid.

Ett exempel på den mängd mat som kan produceras på de 115 hektaren vid Törsjö, varje år, är 10 miljoner portioner pannkaka eller 2 miljoner limpor. Det hade varit både relevant och intressant att se kommunen göra den analysen i sin detaljplan.

Stadsbyggnads kommentar: Det är onekligen ett stort antal

pannkakor och många limpor som teoretiskt kan produceras inom området. Det är som nämns i kommentaren ovan inte hållbart om samtlig jordbruksmark tas i anspråk för verksamheter, bostäder osv men Stadsbyggnad menar att avvägningen mellan olika intressen och behov är gjord i den kommunala översiktsplanen och som dessutom är kompletterad med den argumentation som finns i planbeskrivning.

I miljökonsekvensbeskrivningen görs en avstämning mot FNs globala hållbarhetsmål. Ett av målen som nämns är Mål 2 – Ingen hunger, där ett delmål är en hållbar livsmedelsproduktion. Kommunens slutsats är att planförslaget inte bidrar till att uppfylla detta mål. För att kompensera detta har skogsmark på Gotland köpts in, med syftet att omvandla denna till jordbruksmark. Denna mark är mindre än en fjärdedel så stor som detaljplanområdet. God åkermark kan inte heller nyskapas utan är ett verk av naturen och den geologi vi har. LRF anser att anförd åtgärd är helt irrelevant i sammanhanget så länge kommunens agerande strider mot Miljöbalken 3 kap. 4 § andra stycket. Vi uppfattar det som ett synnerligen dåligt försök att flytta fokus i frågan och mörka brister i handlägningsprocessen. Det kan heller inte ses som vare sig ansvarsfullt eller hållbart att bygga bort högkvalitativ jordbruksmark och sedan ta ner skog för att ersätta denna.

Stadsbyggnads kommentar: Se kommentar ovan under Länsstyrelsen Örebro län.

*Obesvarade synpunkter från förra samrådsomgången
Som LRF har nämnt tidigare i detta yttrande så har kommunen lämnat viktiga synpunkter och frågor från förra samrådsomgången obesvarade eller bristfälligt besvarade. Bland dessa ska nämnas Länsstyrelsens synpunkter gällande både livsmedelsstrategin samt det regionala perspektivet och hänsynstagande till befintlig terminal i Hallsberg. Detta anser LRF vara mycket allvarligt och nonchalant. Vi önskar därför att dessa besvaras på ett tydligt och seriöst sätt i denna samrådsomgång.*

Stadsbyggnads kommentar: Synpunkten noterad.

Sammanfattning

LRF har i detta yttrande pekat på ett antal stora brister i planförslaget om Törsjö 13:2 m.fl.:

- *LRF anser att kommunen inte har tillräckligt med underlag och väl underbyggda argument för att visa att det är ett väsentligt samhällsintresse att det byggs en kombiterminal på jordbruksmarken vid Törsjöområdet och att planförslaget därmed strider mot Miljöbalken 3 kap. 4 § andra stycket.*
- *Det saknas en fullgod utredning på lokaliseringsalternativ och kommunen har helt förbisett det regionala perspektivet och har inte tagit hänsyn till den terminal som redan finns i Hallsberg.*

- *Det framgår ingenstans i planhandlingarna att det finns ett utpekad behov av en ny kombiterminal i Örebro kommun.*
- *Kommunen har ignorerat några, för sakfrågan, viktiga måldokument såsom den nationella och regionala transportplanen samt Sveriges och länets livsmedelsstrategi.*
- *Kommunen har ignorerat eller bristfälligt besvarat väsentliga frågor från förra samrådsomgången.*
- *Kommunen visar på stora kunskapsbrister i och med förslaget att omvandla skogsmark till jordbruksmark för att kompensera den planlagda marken vid Törsjö.*
- *Planförslaget strider inte bara mot Miljöbalken utan saknar ett ansvarsfullt resonemang kring hållbarhet och konsekvenserna av att omvandla jordbruksmark till industrimark. Därför anser LRF att planförslaget inte ska godkännas.*

Stadsbyggnads kommentar: Se kommentarer ovan.

Skanova

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet

Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningssåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på plankartan. Kontakta <https://www.ledningskollen.se>

*Kabelanvisning beställs via <https://www.ledningskollen.se>
För ledningsamordning kontakta skanova-remisser-orebro@skanova.se*

Stadsbyggnads kommentar: Planbeskrivningen kompletteras enligt synpunkt.

E.ON Energidistribution AB

I plankartan finns ett markerat E avsett för pumpstation, området måste också kunna inhysa en nätstation min 6x6m. I tidigt tekniskt planeringsskede vill E.ON placera ut ett antal nätstationer för att kunna försörja området i ett inledande skede.

Anläggningar som tillhör E.ON och som måste flyttas på grund av genomförandet av

detaljplanen, bekostas av den som det begär om inget annat föreskrivs i antal eller lagstiftning.

Stadsbyggnads kommentar: I dialog med E.ON har ett antal möjliga platser för nätstationer placerats ut och illustrerats med text på plankartan. Detaljplanen är flexibel och möjliggör ett stort antal lägen för nätstationer. Nämnda E-området är dock avsatt för att enbart inrymma en pumpstation och detaljplanen ändras därför inte.

Ellevio

Vi har tidigare lämnat synpunkter varav flertalet har beaktats i det nuvarande planförslaget men ur samrådsredogörelsen framgår även att Stadsbyggnad inte bedömer det som möjligt att sätta upp en portal för att begränsa transportfordon i höjd vid infart under kraftledningarna.

Ledningsgatan är markerad som prickad mark i kartan och det finns även bestämmelse (n1) om förbud mot parkering och upplag vilket är viktigt. Ledningsgatan kommer dock att utgöra en stor öppen yta och vi efterlyser åtgärder för hur man i praktiken avser att säkerställa att området dels inte används för uppställning av fordon och dels att man inte kör under ledningarna med flak, kranar och liknande i lyft läge. Om utfart ska ske under ledningarna borde vägområde anges i kartan.

Stadsbyggnads kommentar: Eftersom marken under ledningen utgörs av kvartersmark är det exploatören som bestämmer hur denna yta ska utformas med vägar och bebyggelse. Detaljplanen har en bestämmelse som anger att området runt ledningen inte får användas för upplag, materialgårdar och parkering. Om detta mot förmodan inte efterlevs blir det en fråga om tillsyn. Det är inte möjligt att genom detaljplanen reglera vilken typ av fordon eller hur de framförs utan detta bör diskuteras med exploatör och markägare. Detaljplanen har utformats med in- och utfartsförbud och tanken med dessa är att begränsa potentiella konfliktpunkter med ledningen och dess stolpar.

Mariebergs vägförening

Vi har haft synpunkter på denna 2019-06-27 men detta har ej tagits med i samrådsredogörelsen. Varför ej?

Stadsbyggnads kommentar: Stadsbyggnad har kontrollerat inkomna yttranden och kan konstatera att det inte finns något registrerat samrådsyttrande från Mariebergs vägförening.

Anbaltsvägen

Mariebergs vägförening har en väg som idag fungerar men som enligt förslaget kommer att bli en återvändsgata.

Anhaltsvägen är Mariebergs vägförening huvudman för. Dess betydelse har helt uteslutits ur planarbetet och MKB.

Vägen är viktig för kommunikation från östra delen av Marieberg. Behovet för transport söderut är stort:

- *Järnvägsbommarna fastnar emellanåt och då behövs Anhaltsvägen för att komma till eller från området.*
- *Detta gäller speciellt vid brådska transporter tex utryckningsfordon.*
- *Anhaltsvägen är en omtyckt promenadväg för Mariebergsborna. En anslutning söderut är ett krav från oss.*
- *Vägen används av cykelpendlare och måste bevaras.*

Ingen kommunikation med oss har förekommit om planerna, vilket är beklagligt, rentav hänsynslöst.

Stadsbyggnads kommentar: Vägar och annan infrastruktur är inte en del av miljökonsekvensbeskrivningen. Anhaltsvägen regleras inte genom detaljplanen. Enligt Stadsbyggnads underlag sträcker sig dessutom gemensamhetsanläggningen för vägföreningen fram till och med fastigheten Törsjö 2:17 och ligger därmed utanför det område som har bedömts som sakägarkrets. Detta är en möjlig förklaring till varför vägföreningen inte har fått handlingarna tillskickade i samråd och granskning. Det har dock funnits tillgängligt genom kommunens olika informationskanaler, bland annat på orebro.se. För att möjliggöra spårdragning till planområdet behöver ett nytt spår placeras i anslutning till Anhaltsvägen men utformningen av järnvägen och eventuell påverkan på vägen hanteras genom en järnvägsplan som måste tas fram innan det kan bli aktuellt med järnvägsanslutning.

Beslutet att stänga plankorsningen vid Bäcklunda är taget av Trafikverket och kan inte påverkas av vare sig Örebro kommun eller exploatören. I detaljplanen föreslås dock en ny övergång för gång- och cykel som placeras längs riksväg 51.

Det är förstås problematiskt om bommarna låser sig men problem med dessa är inte en fråga som hanteras genom detaljplanen eller av Örebro kommun utan bör påpekas direkt till Trafikverket som är huvudman för plankorsningen och som sköter drift och underhåll av denna.

Åkermark

Här ska prima åkermark förstöras.

Åkern har klass 4 på den 10 gradiga skalan men endast ca 25% av Sveriges åkermark har bättre klassning!

I tredje kapitlet, fjärde paragrafen MB beskrivs jord-och skogsbrukets betydelse.

Åker som en gång bebyggs kan aldrig mer tas i bruk. Detta är orsaken till att lagen valt att försöka skydda den åkermark vi har.

Utredning om markens värde som jordbruksmark bör kompletteras med en granskning på plats. Den karta från 1971 är mycket grov och duger ej till beslut om jordbruksmark ska förstöras eller bevaras. Mer undersökningar för en bättre värdering behövs.

Bebyggelsens samhällsintresse. Verksamheterna finns redan och har plats i Örebro.

Kommunens intresse är att överta de centralt belägna verksamheterna för andra ändamål, handel och bostäder. Intresse av detta finns helt klart men det är intressantare att kunna producera livsmedel för folket som kommer att bo där.

Alternativa placeringar. Det finns områden utefter järnvägen med mark som det ej går att producera livsmedel på. Tex där verksamheten är idag.

En dragning av järnväg väster om Örebro för godstrafik skulle ge många bra möjligheter till placering, avlasta spåren i Örebro och förbättra miljön i Örebro.

Det finns också möjlighet att begränsa utbredningen österut för att minska mängden förstörd åkermark.

Beslut har tagits om Hallsbergs roll för logistiken kring järnvägar. Liksom att elektrifiera E20 till Örebro. Detta ses som ett riksintresse och kanske borde järnvägsverksamhet placeras där i stället så slipper vi avgaser och kan köra igång detta systemet på riktigt.

Vi anser att denna jordbruksmark är värdefullare för livsmedelsproduktion än

industriändamål, men syftet med hela flytten är inte att värna om industrin utan att kunna ta central delar till annan verksamhet, som inte är värderad utifrån samhällsintresset.

Därför ska verksamheten förläggas någonstans där den ej förstör en ändlig resurs eller vara kvar där den är.

Stadsbyggnads kommentar: Angående planläggning på jordbruksmark, se kommentar ovan under bland annat Länsstyrelsen Örebro län, Region Örebro län samt Lantbrukarnas riksförbund.

För kommentar angående ett nytt järnvägsspår, se ovan under Hallsbergs kommun.

Elon Group AB

Vi har inga invändningar gentemot byggnationen som sådan, men har ett önskemål om att ni ser över trafiksituationen i samband med detta.

Vägsträckan mellan Marieberg rondellen och rondellen vid Törsjö är redan idag en trång sektor med mycket tung trafik kombinerad med persontrafik. En ökad trafikering på denna sträcka kommer att förvärra situationen ytterligare. Alternativ anslutning till E20 bör ses över.

Stadsbyggnads kommentar: Kapacitetsproblematiken är känd och Trafikverket har tagit fram en vägplan för riksvägen mellan E20 och fram till rondellen vid Törsjö. I dagsläget saknas dock finansiering och åtgärderna som föreslås finns inte med i länstransportplanen.

Tänkt tillfartsväg till området via utpekad fyrvägskorsning bör gälla såväl transporter som persontrafik. Detta för att undvika trafik på den smala grusväg som löper mellan R51 och Elons centrallager, som även innehåller passage över järnväg för att nå området.

Stadsbyggnads kommentar: All fordonstrafik ska ledas vid infarten i planområdets östra del och väg 683. Trafikverket har beslutat att plankorsningen vid Bäcklunda ska stängas. I detaljplanen föreslås dock en ny övergång för gång- och cykel som placeras längs riksväg 51 med anslutning väster om järnvägen.

Rondellen vid Törsjö är redan idag trång och bör byggas ut för att säkerställa säker passage vid ökad trafikering.

Stadsbyggnads kommentar: Cirkulationsplatsen vid Törsjö omfattas inte av ovan nämnda vägplan och det planeras inte några åtgärder i den förutom att vägen fram till cirkulationen ska byggas om.

Trots parkeringsförbud används Törsjöområdet idag flitigt som just parkering av ett stort antal lastbilar, företrädesvis nattetid och därmed även under tidig morgon. Det här innebär en trafikfara, inte minst vid dålig sikt och väglag samt är även en hygienisk olägenhet då ett flertal använder diken som latrin. Parkeringsförbudet måste tydliggöras och efterlevnad av det måste kontrolleras regelbundet.

Stadsbyggnads kommentar: Detta är inte en fråga som hanteras genom aktuell detaljplan. Vänligen rapportera eventuella brister på allmän plats via kommunens hemsida orebro.se alternativt kontakta Polismyndigheten.

För de anställda som åker kollektivt med av- och påstigningsplats vid Kumlavägen är det idag en otrygg väg att gå mellan busshållplatsen och sin arbetsplats i Törsjöområdet. Vi efterfrågar gång- och cykelvägar som säkerställer säker passage för oskyddade trafikanter inom hela Törsjöområdet.

Stadsbyggnads kommentar: Att ordna trafiksäkra passager och gångvägar i hela Törsjöområdet är möjligen önskvärt men det är ingenting som kan göra i samband med detta ärende. Att tillskapa en passage vid Törsjörondellen och vidare gång- och cykelanslutningar kan även vara något som kan hanteras i vägplanen för riksväg 51.

Yttrande 1 - [REDACTED]

Efter att ha läst samrådsrapporten och granskat nya förslaget till detaljplan kvarstår mina synpunkter i flera delar sedan samrådet.

Först vill jag säga att jag anser det vara anmärkningsvärt att Örebro kommun bemöter kritiken om att inte uppfylla rekvisiten gällande jordbruksmarkens värde genom att i planbeskrivningen ”ha utvecklat resonemanget om planläggning på jordbruksmarken, utvecklats vissa stycken och meningar som har tagits bort”. För mig är det tyvärr uppenbart att kommunens planförslag inte har stöd i Miljöbalken oavsett ett utvecklat resonemang. Detta anser jag av två skäl:

1. Etableringen av lagerlokaler anser inte jag utgöra ett väsentligt samhällsintresse och därmed stå över matproduktionen som är ett nationellt intresse. Det handlar om Sveriges försörjningsgrad och våra klimatmål. Ett logistikcentra på angiven yta i Örebro anser jag möjligen ha ett lokalt intresse men framför allt ett intresse för ett vinstdrivande företag som Törsjö logistik. Det är för mig inget väsentligt samhällsintresse.

Stadsbyggnads kommentar: Enligt Örebro kommuns mening bör förslaget till detaljplan klassas som ett väsentligt samhällsintresse. Se kommentar ovan under bland annat Lantbrukarnas riksförbund.

2. Jag har tyvärr inte någonstans i underlagen sett en utredning om en alternativ förläggning av logistikcentrat. Det är uppenbart att förslagen som kommit fram om t ex förläggning i Hallsberg bara har förkastats utan närmare utredning. I detaljplanen har enbart Törsjö västra ställts som alternativ till Törsjö östra. Förslaget avfärdas också snabbt genom att hävda att området är för litet. Dock har området norr om riksväg 51 (travbaneområdet) inte nämnts. Jag anser att utredning om alternativ förläggning saknas.

Vidare hyfte jag tidigare och jag gör det igen, att området direkt väster om järnvägen mot det nu föreslagna området är ett bättre alternativ. Där finns redan logistikverksamheter som

DHL och Elons lager och parallellspår och stickspar finns redan byggda ut på området. Av- och påfart från Rv 51 finns redan för lastbilar och befintligt vägnät torde rymma en högre belastning än idag. El, vatten och avlopp finns samt hantering av dagvatten osv. Till ytan finns minst lika mycket mark som nu föreslås som borde tillåta att detta område byggs ut väster ut mot gamla Kumlavägen samt söder ut mot Mosås samhälle samt norr ut där travbanan ligger idag. Ingen åkermark av den dignitet som förslaget anger behöver då tas i anspråk alls. Järnvägen är redan tillgänglig och detta alternativ borde vara både billigare och mer ändamålsenligt på många plan.

Stadsbyggnads kommentar: I arbetet med detaljplanen har två alternativa lokaliseringar utretts eftersom det bara är dessa som är utpekade områden för verksamheter med behov av järnvägsanslutning. Området runt travbanan har inte utretts eftersom ytan redan är ianspråktagen för travverksamhet och har inte heller stöd för järnvägsansluten verksamhet.

Vi som är medborgare i Örebro kommun vet också att planer finns på en ny järnväg västerut längs med E-18 mot Oslo. Längs denna sträckning finns gott om mark som inte är brukningsvärd åkermark att kunna ta i anspråk för järnvägsanknuten logistikverksamhet.

Närheten till flygplatsen samt till det stora vägarna E18/E20 borde göra detta alternativ till ett högintressant alternativ istället för att ta brukningsvärd åkermark i anspråk i Törsjö.

Stadsbyggnads kommentar: En ny järnväg västerut är än så länge bara i skisstadiet och ett genomförande ligger sannolikt långt fram i tiden. Även om det där finns stora ytor utpekade för verksamhet i översiktsplanen bedömer Stadsbyggnad att det inte är en alternativ lokalisering till föreslagen detaljplan.

Dessutom anser jag att frågan om jordbruksmarkens värde är en så angelägen samhällsviktig fråga att kommunen borde titta på placering av det nya verksamhetsområdet i ett mer regionalt perspektiv. Det är inget självändamål i sig att Örebro stad ska växa. För hela länets välmående är Hallsberg ett bättre alternativ att förlägga en kombiterminal som också är ett utpekat riksintresse för logistik. Arbetstillfällen skapas likväl där och fördelen är att arbetstillfällen skapas på rimligt pendlingsavstånd till länets mindre orter som t ex Laxå, Askersund, Kumla och givetvis Hallsberg med omnejd. Även boende i Örebro ges möjlighet att pendla. Men länet är också större än så och frågan anser jag behöver utredas i ett större perspektiv. Ett logistikcenter av detta slag kan med fördel förläggas även till andra delar av länet.

Åkermarken anser jag ska bevaras och inte bebyggas alls. Livsmedelsproduktionen är företrädesvis det viktigaste för Sverige, för länet och sett ur ett globalt perspektiv. Regionala utvecklingsstrategin och regionala livsmedelsplanen stödjer detta och att bebygga en av Sveriges bördigaste jordbruksmarker är rent förkastligt.

Det är dock glädjande att se att kommunen har hörsammat och tagit större hänsyn till de naturområden och kulturella värden som Sättertorns gård med närmaste omgivning besitter.

Sammanfattningsvis anser jag att det fortfarande inte är tillräckligt utrett att kombiterminalen behöver förläggas till föreslaget område i Törsjö/Mosjö-Sättertorn. Det är inte tillräckligt utrett att området i stort behövs för logistikverksamhet. Utredningar runt alternativa platser saknas.

Jordbruksmarkens värde som livsmedelsproducerande mark borde rimligen vara av högre samhällsnytta än logistikcenter som bevisligen kan byggas på flera andra fullgoda alternativa platser. Ett vinstdrivande företags intressen får inte gå före Sveriges och Örebro läns behov av brukningsvärd åkermark som kan försörja oss med mat både nu och för lång framtid.

Stadsbyggnads kommentar: Se kommentarer ovan under bland annat Länsstyrelsen Örebro län, Region Örebro län samt Lantbrukarnas riksförbund.

Yttrande 2 - [REDACTED]

Den tänkta utbyggnaden av Törsjö logistikområde ser jag som en klar påverkan av min boendemiljö på min fastighet [REDACTED]. Uppförandet av terminalbyggnader och införande av verksamheter kommer att medföra en stor ökning av trafikintensiteten på såväl väg som järnväg. För mig är dessa störande element idag så stora att de påverkar min boende- och levnadsmiljö i sådan grad att ett normalt liv ej går att leva. När tågen passerar stannar all fär vi upphöra med all pågående konversation både direkt från person till person som via telefon. Per dygn passerar idag 180 tåg. Vidare uppstår vibrationer i markområdet vilket påverkar mitt verksamhetsområde nämligen logi, bete och träning av hästar.

Jag har vid tre tidigare tillfällen ansökt om bygglov på min fastighet och alla gångerna fått avslag med olika motiveringar. Och den sista gången hänvisade man till järnvägens bullrande olägenheter. Alltså var inte miljön att bo i lämplig. Vid tidigare kommunikation i ärendet har ansvarig på kommunen glädit ifrån problemet med att hänvisa till att Trafikverket är huvudman för järnvägen vilket jag också inser att så är fallet. Men vid en utbyggnad av terminalområdet kommer självklart trafikintensiteten som en följd av verksamhetsetableringen att öka. Till och med markant. Och ett beslut fattat av Örebro kommun i detta ärende medför per automatik att bullermängden i tid kommer att öka. Som en direkt följd av ett beslut för etablering av terminalområdet övertar Örebro kommun ansvaret för ökat buller och försämrad boendemiljön i området. I miljöbalken står angivet att vid etablering av verksamheter skall hänsyn tagas till boendemiljön i närliggande områden. Det har beaktats i annan kommunal planöversikt i närliggande område, därför förväntar jag mig att kommunen även i detta ärende beaktar vidhängande effekter (järnvägsbuller) för boendemiljön i mitt område.

Stadsbyggnads kommentar: Fastigheten och bostadshuset är belägen mycket nära järnvägen och därmed i ett mycket bullerutsatt läge vilket kan innebära begränsningar kopplat till möjligheten för bygglov. Det är inte ett orimligt antagande att detaljplanen innebär viss ökning av trafik, både vad det gäller fordon på riksvägen och järnvägen. Örebro kommun kan dock bara upprepa vad som framfördes i samrådsyttrandet. Det är Trafikverket som bestämmer antalet tåg på järnvägen och även hanterar behov av eventuella förbättringsåtgärder kopplat till riksvägen och antalet fordon på denna. Trafikverket har tagit fram en vägplan för riksvägen där en rad olika förbättringsåtgärder föreslås. När dessa åtgärder ska genomföras är i dagsläget dock oklart.

Min verksamhet är beroende av tillgänglighet till travbanan vilket byggnation av Torsjöterminalen kommer att försvåra (omöjliggöra). Vid tidigare sammanträden har beslutats att hänsyn skulle tagas till detta i samband med gång och cykelväg och övergång av järnvägen. I den utredning som är genomförd 2021-01-21 lämnar man helt enkelt hästrafiken utanför utan någon kommentar till detta. Detta är ett svek mot givna löften (2015-03-10). Min verksamhet blir negativt påverkad till följd av terminalbyggnationen. Vidare har min fastighet under planeringen av terminaltableringen blivit placerad i ett järnvägsreservat vilket naturligtvis påverkar värdet. Detta är gjort av Landsbyggnadsnämnden, vilket senare dementerats av Stadsbyggnadskontoret.

Jag upplever denna terminaltablering som en osäker chanstagnning då tillströmningen av byresgäster förefaller vara minimal och följderna av etableringen för närområdet och inte minst mig själv kommer att vara katastrofala sett ur boende- och verksamhetsynpunkt.

Därför anser jag att projektet med Torsjöterminalen skall skrota.

Stadsbyggnads kommentar: Planområdet föreslås anslutas till järnväg. Enligt den funktionsutredning som är framtagen föreslås spåret anläggas på en del av Anhaltsvägen och det krävs därför vidare utredning om det påverkar befintliga fastigheter som i dagsläget nyttjar vägen. Det gäller framför allt fastigheter på östra sidan om järnvägen norr om vägbron.

Utredningen om gång- och cykelanslutningar syftar till att visa alternativ för just gång och cykeltrafik. Som tidigare förklarats är korsningen Bäcklunda stängd av Trafikverket och det är inte ett beslut som Örebro kommun kan påverka. Om missnöje finns kopplat till den stängningen bör därför kontakt tas med Trafikverket.

Angående järnvägsreservat så är det oklart vad som åsyftas. I den förra översiktsplanen från 2010 fanns olika alternativa stäckningar med för den sk. Nobelbanan. Dessa alternativ finns inte med i nu gällande översiktsplan. Det finns enligt Stadsbyggnad inte något järnvägsreservat längs Anhaltsvägen och det har därmed inte heller varit någon förutsättning vid framtagandet av planförslaget.

Yttrande 3 - [REDACTED]

Den tänkta utbyggnaden av Törsjö logistikområde blir en uppenbar inskränkning av vår boendemiljö ([REDACTED]). Att uppföra terminalbyggnader kommer medföra en stor ökning av trafik kring vår fastighet, både vad gäller vanlig personbilstrafik, då personal behöver ta sig till sin arbetsplats, samt godstransporter med lastbil och tåg. Tågtrafiken är redan idag en stor begränsning av vår boendemiljö då all form av kommunikation måste upphöra när tågtrafik passerar.

Att ytterligare bygga ut tågtrafiken på denna sträcka gör att olägenheterna från järnvägen ökar markant.

I miljöbalken står att läsa "hänsyn till boendemiljö i närliggande områden ska tas i beaktande vid etablering av verksamheter". En sådan hänsyn hade kunnat tas genom att byggnationen av bullerplanket förlängs. Det byggdes nyligen fram till gränsen för tätbebyggt område och skulle kunna förlängas fram till riksväg 51 så att boende på Anhaltsvägen också får del av bullerdämpande åtgärder.

Stadsbyggnads kommentar: Se kommentar ovan under Yttrande 2.

Enligt uppgifter från landsbygdsnämnden kan man enligt översiktsplanen se att fastigheterna längs Anhaltsvägen ligger inom ett järnvägsreservat. Detta verkar ha skett vid planeringen av det nya terminalområdet. Att vår fastighet numera ligger i ett järnvägsreservat påverkar högst troligt värdet på fastigheten mycket negativt.

Stadsbyggnads kommentar: Se kommentar ovan under Yttrande 2.

Enligt Trafikverkets funktionsutredning, som är uppförd på uppdrag av Törsjö logistik AB, finns två alternativ vad gäller nybyggnation av industrispår samt ny växelanslutning. Det en alternativet – VA1 – innebär ingen påverkan på befintlig bebyggelse eller spåranläggning. Det andra alternativet – VA2 – innebär att nya järnvägsspår ska anläggas på befintlig grusväg och att fastigheter norr om vägbron behöver tas i anspråk. Det alternativet skulle vara fördömande för oss som har verksamheter på våra fastigheter. Även om vår fastighet inte skulle tas i anspråk skulle tillgängligheten och upplevelsen försämrans ansevärt.

Stadsbyggnads kommentar: Planområdet föreslås anslutas till järnväg. Enligt den funktionsutredning som är framtagen av

Trafikverket, på exploatörens bekostnad, framgår att ett spår anläggs där befintlig grusväg idag går och att det också innebär viss påverkan på fastigheter norr om vägbron och då framför allt på östra sidan om järnvägen. I funktionsutredningen konstateras att det krävs vidare utredning om hur spåret påverkar befintliga fastigheter som i dagsläget nyttjar vägen.

Att upplåta god jordbruksmark till slike verksamheter anser vi också vara ett högst tveksamt beslut. Det planerade bostadsområdet i Ormesta stoppades till slut då Mark- och miljödomstolen ansåg att det stred mot bestämmelsen i 3 kap. 4 § andra stycket i miljöbalken. Då gällde det bostäder, nu gäller det verksamheter som både tar bort jordbruksmark och avsevärt minskar attraktionen till området för kommunens invånare.

Det torde finnas andra områden längs järnvägen som kan anses attraktiva för verksamheter av detta slag utan att så många bosatta i närområdet påverkas negativt av planerna. Kommunen har redan beslutat att utöka handelsområdet i Marieberg på motorvägens västra sida. Låt de växande områdena i Marieberg och Mosås få bebyggas av bostäder istället för bullrande verksamheter.

Stadsbyggnads kommentar: Se kommentar ovan under bland annat Länsstyrelsen Örebro län, region Örebro län samt Lantbrukarnas riksförbund.

Avslutningsvis är vi även oroade över att Örebro Porten i dagarna gjort ansatser att förvärva Törsjö 6:43 och önskar förtydligande kring deras intentioner gällande eventuellt markförvärv.

Stadsbyggnads kommentar: Eftersom nämnda fastighet inte är en del av detaljplanen hänvisar Stadsbyggnad till Örebroporten och aktuell fastighetsägare som får redogöra för saken.

Yttrande 4 - [REDACTED]



Örebro kommun

2021-05-25 /wuc

Wadköping UC

24/5-21

BN43/2017

Utbyggnad av Törsjö Logistikområde.

Som boende på [REDACTED] protesterar jag och min sambo mot en ny terminal. Byggnationen påverkar både vårt boende / levnadsmiljö.

I dagsläget är det redan så hög ljudnivå från all tågtrafik. Det är aldrig lugnt. Det medför ökat buller och vibrationer, samt värdeminskning av min fastighet. då fastigheten numera ligger i ett järnvägsreservat! Jag upplever att det bara blir värre för oss som bor i detta område. Allt känns så orisat i nuläget. Vad händer om jag ansöker om bygglov på min fastighet? Avslag pga buller... Jag önskar att åkermarken ska bevaras och inte alls bebyggas.

Det har kommit till min kännedom att Örebro kommun precis köpt betesmark här i närheten och det gör mig orolig. Vi vill inte ha någon Törsjöterminal. Det är nog som det redan är med alla ändringar!

Wadköping Utbildningscenter Besöks- och leveransadress: Tel: 019-21 10 00
Box 31120 Wadköpingsvägen 15-19 Fax: 019-21 64 14
701 35 Örebro 702 15 Örebro

E-post: wuc@orebro.se



ÖREBRO

Stadsbyggnads kommentar: Synpunkter kopplat till trafikmängder, buller, bygglov samt järnvägsreservat, se kommentar under Yttrande 2 och Yttrande 3. Vad det gäller kommunalt köp av betesmark är det oklart vad som avses.

Yttrande 5 -

Som första synpunkt är det faktum att man tar bra och frodig åkermark till att bygga terminaler, lagerlokaler eller industrier på. Idag måste vi alla ändra vårt miljötank och i detta fall tar vi bort åkermark som kan ge Örebroläns medborgare närodlad mat. Istället skall det hämtas från andra delar av Sverige och i värsta fall världen. Att lyssna på Greta Thunberg borde fler i ledande ställningar göra!

Stadsbyggnads kommentar: Se kommentar ovan under bland annat Länsstyrelsen Örebro län, Region Örebro län samt Lantbrukarnas riksförbund.

Andra synpunkt är den direkta inverkan detta bygge kommer ha på vår fastighet. Vi köpte denna fastighet då ville bo nära stan men ändå på landet och kunna ha lite hästar. Utsikt över fin åkermark var det vi föll först för med fastigheten. Efter det har man byggt 2 stora lagerbyggnader samt riksväg 51 precis bredvid oss. Järnvägen fanns här men har aldrig riktigt varit störande förens sista åren. Mer tung trafik har börjat att gå och oftare som vi upplever det. När man nu planerar att bygga på andra sidan vällen om Rv51 så kommer ljudnivån att höjas hos oss från alla nya lokaler från andra sidan. Sedan har vi ljuset. Under en period så hade vi stora problem med Elens byggnad som hade strålkastare över sin gård som lös raket in i vårt kök och ena sovrum. Dock efter samtal med dem så sänkte de ner strålkastaren så det inte gick raket in i vår fastighet. Vi tackar de så mycket för deras samarbetsvilja.

Stadsbyggnads kommentar: Området runt detaljplanen och Örebro Travet är utpekade som verksamhetsområde i den kommunala översiktsplanen. Detta innebär att marken har bedömts som lämplig att användas för t.ex. lager, transport, kontor och industri vilket kan medföra både ljud- och ljuspåverkan. Det är förstås positivt om verksamhetsutövarna har varit tillmötesgående och vidtagit åtgärder för att minimera negativ påverkan.

Vad det gäller transporter och antalet fordonsrörelser på järnväg och riksväg är det Trafikverket som fattar beslut om detta och är ingenting som Örebro kommun påverkar. Se även kommentar ovanunder Yttrande 2.

Tredje synpunkten handlar om ökad lastbilstrafik. I hela detaljplanen står det om närheten till RV51. Hur lastbilstrafiken kan komma snabbt ut på rv51 och vidare ut i vägnätet. Samma sak som gällande järnvägen så har trafiktrycket ökat på rv51. Antalet lastbilar har ökat det märks tydligt. Ljudeffekten från rv51 har ökat drastiskt. Att sitta ute på uteplatsen har blivit mindre lockande då det alltid rullar lastbilar på rv51 och deras ljud blir bara mer och tyngre. Nu vill man lägga till ännu mer trafik. Med andra ord så vet man att ljudnivån kommer att öka radikalt vid vår fastighet. Sedan måste man nog även ta med i beräkningen trafiksituationen vid rondellen vid

Mariebergs köpcentrum. Rv51 som går ut i den. Här är det ett stort trafikchaos många perioder på dygnet och nu vill man lägga på ännu mer trafik och då ännu mer tung trafik.

Stadsbyggnads kommentar: Området runt er fastighet är utpekad som ett verksamhetsområde vilket innebär att många transporter kommer till och från området. Örebro är en del av ett logistiknätverk vilket även bidrar till ett stort antal fordonsrörelser på riksvägen.

Kapaciteten och problem kopplat till riksvägen är kända och en vägplan är framtagen för riksvägen fram till E20 där även rondellen vid Mariebergs köpcentrum ingår. I dagsläget saknas dock finansiering och det är därför oklart när en ombyggnation och förbättringar kan genomföras.

Den fjärde synpunkten handlar om trafiksituationen idag i Mariebergs bostadsområde. I det område som skall bebyggas enligt denna detaljplan är ett mycket omtyckt område för promenader och träning av personer bosatta i Marieberg, Mosås och till viss del även Adolfsberg. Här promenerar många med eller utan sina hundar. Många har just detta område med i sin löp/jogging runda. Finns det en lösning/ alternativ för dessa personer? Ett annat problem som kommer uppstå för flera av oss bosatta på Anbaltsvägen. Den enda järnvägsövergången som kommer finnas kvar är den vid korsningen Torells väg och Anbaltsvägen. Flera av oss på Anbaltsvägen har hästar och enligt skyltar så får man inte åka över denna övergång med transporter. Hur skall vi komma över till östra sidan av Marieberg. Så som travbanan, ut till E20 eller till de ridbus som ligger på den sidan. Många av de bönder som vi köper foder ifrån finns på den östra sidan om järnvägen. Finns det någon lösning för det? Planen för att stänga övergången Bäcklunda har funnits länge och tror skulle göras till 2020 eller något år efter där. Dock så fanns det en lösning för oss att vi skulle få en bättre väg till RV51 bakom gården Sättertorp. Ett annat problem som finns med övergången Torells väg/ Sättertorp är dess egna problem. Den "hänger" sig så att säga. Ibland går den inte upp och ibland inte ner. Detta är ett stort problem för oss som bor på västra sidan av järnvägen i Marieberg. Vi kommer då att få åka en bakväg genom skogen för att komma till Adolfsberg eller rv51. En omväg som tar enorm mycket tid. Skulle övergången vid Bäcklunda finnas kvar eller den nya vägen och påfarten på rv51 finnas hade vi inte tappat många minuter. Ingen bra samhällsutveckling för oss som bor på västra sidan om järnvägen i Marieberg. Som kommer att bli mer bakåt när byggnationen som detaljplan Bn43/2017 börjar.

Stadsbyggnads kommentar: Beslutet att stänga övergången vid Bäcklunda är inte taget av Örebro kommun och har inget samband med föreslagen detaljplan. Som förklarats i samrådsredogörelsen är korsningen Bäcklunda stängd av Trafikverket och det är ingenting som Örebro kommun kan påverka. Om missnöje finns kopplat till den stängningen bör kontakt tas med Trafikverket.

Femte och största synpunkten är järnvägen. Största anledningen till byggnationen söder om

vår fastighet på andra sidan rv51 är som ni skriver närheten till järnvägen och att man skall kunna lasta mer gods till järnvägen. Detta är faktiskt bra för miljön. Dock så är det helt fel ställe att lägga detta. Det står att det skall byggas en 720 meter plattform för av och på lastning. Denna finns inte inritad på detaljplanen som vi kan se. Var skall denna vara placerad inom området. Man förstår ju att ett tredje spår kommer att läggas till för att de järnvägsvagnar som skall lastas eller lossas inte skall stå stilla på stambanan och stoppa upp all övrig trafik. Detta spår finns inte heller inritat. Skulle vara mycket intressant att få den infon. Den borde alla berörda få ta del av innan 18 juli!! I annat fall är det undanhållande av information som alla berörda parter skall få ta del av innan. Flera har hört rykten och även sett kopior av ritningar för detta spår. Det skall börja några hundra meter norr om vår fastighet [REDACTED] för att sedan gå parallellt med stambanan tills det gått genom under bron för rv51. För att sedan vika av till en plattform och sedan fortsätta ner mot Mosås. Hur skall vi då ta oss från vår fastighet när Anhaltsvägen inte finns längre? Detta rykte stärks av en av bilderna i detaljplanen. På sida 8, där det även står att det mörkblå området är till för en kombiterminal. I princip hela vår fastighet och mark ligger i det mörkblå området. Kan man få en förklaring på det? Hur man än tänker kring detta och tanken på hur man skall lösa detta så betyder det att trafiken och då den tunga trafiken kommer att öka. Bullernivån kommer att bli så hög att vi som bor här inte kommer att kunna vistas utombus och troligen inte inombus heller utan att höra den tunga trafiken både från järnväg och rv 51. Det står även att det finns planer för en nybyggnad av järnvägen för att koppla ihop Stockholm och Oslo. Att den skall gå via Örebro men om vi tolkar det rätt så kommer den gå utanför Örebro på något vis eftersom den skall ta bort den tunga trafiken genom Örebro. Detta för bullernivån är hög och störande. Vi vet att det finns planer för en avstickare på järnvägen mot Örebro flygplats och vidare mot Karlstad och senare Oslo. Vi som bor i Adolfsberg, Marieberg, Mosås och Kumla. Att vi blir mer störda och får en bullernivå som blir mer än störande har ingen betydelse, eller? Ni skriver även att andra alternativa områden har undersökts för denna byggnation. Detta verkar inte troligt. Varför inte lägga denna byggnation efter den "nya" järnvägen som skall koppla ihop Stockholm och Oslo. Borde vara mer ekonomiskt och då kunna få iväg och ta emot gods mellan dessa 2 huvudstäder. Varför inte kring västra Pilängen där det byggs mycket och finns redan stora företag som skulle dra stor nytta av en plattform för lastning och lossning från järnväg. Det borde vara mycket mer ekonomiskt och miljömässigt mycket bättre för hela samhället. Dagens samhälle måste och skall utvecklas men vi måste tänka mer miljömässigt och i detta fall borde det vara att samla fler större företag som redan är etablerade att kunna ta del av en loss och lastplats till järnväg. Inte att låta flera mindre företag ta del av detta och förstöra värdefull åkermark nu när klimatet är på väg att förstöra delar av vår åkermark och vi vet att detta kommer att bli ett stort problem kanske inte för oss men definitivt för våra barn! Västra Pilängen är skogsmark och till stora delar redan röjd.

Stadsbyggnads kommentar: Informationen om möjliga spårdragningar framgår i den funktionsutredning som är framtagen av Trafikverket. I utredningen framgår att spårutformningen kommer att innebära viss påverkan på befintlig bebyggelse norr om vägbron och då framför allt på östra sidan om järnvägen då ett spår anläggs där befintlig grusväg idag går. I funktionsutredningen

konstateras att det krävs vidare utredning om hur spåret påverkar befintliga fastigheter som i dagsläget nyttjar vägen.

Området runt detaljplanen och Örebro Travet är utpekade som verksamhetsområde i den kommunala översiktsplanen. Detta innebär att marken har bedömts som lämplig att användas för t.ex. lager, transport, kontor och industri vilket kan medföra både ljud- och ljuspåverkan.

Angående järnvägssträckningen som finns i översiktsplanen så är den symbolisk vilket också framgår i den text som finns kopplad till ytan enligt följande:

Utredning om framtida järnväg för godstransporter utanför Örebro innerstad. Det kommer att behöva utredas vidare om godstrafiken i framtiden ska gå genom Örebro centrum som idag, eller i det reservat som lagts längs motorvägen, eller i en sträckning längre ut från stan. Denna bansträckning på kartan är symbolisk eftersom den alternativa sträckningen utanför staden inte är närmare utredd.

På lång sikt är ambitionen att leda om godstrafiken för att säkra framtida persontransporter genom Örebro. I samband med att sträckning för järnvägsspåret utreds och fastställs måste dock hänsyn tas till aktuellt planområde och en eventuell kombiterminal i Törsjö.

Västra Pilängen är inte ett alternativt lokaliseringsalternativ då det inte finns någon möjlighet att ansluta området till järnväg.

Summa av alla våra synpunkter är att om denna byggnation blir av så har hela vårt liv förstörts. Hela värdet på vår fastighet försvinner. Vi kommer aldrig kunna sälja och kommer kanske inte själva kunna bo kvar. Detta pga. den ökade ljudnivån, bullret som kommer att öka ännu mer från både rv51 och järnvägen. Vi kommer inte kunna vistas utombus och kommer ha problem att ta oss till och från vårt hem. 2003 köpte vi vårt drömboende. Vi hade nära till våra jobb, köpcentrum och närhet till E20 för att kunna ta sig lite vart man vill snabbt. Vi hade nära till skola för våra barn och framförallt vi hade nära till naturen. Stora delar av naturen har redan tagits bort men ändå är det lite längre bort från oss. Nu dock försvinner allt. Vi sitter nu i en rävsax där vi ser att allt vi investerat i vårt hem tas ifrån oss och framtiden tas ifrån oss.

Stadsbyggnads kommentar: I samband med att planområdet ansluts till järnväg behöver påverkan på er och andra intilliggande fastigheter utredas mer ingående och även diskussion om eventuell inlösen.

Nya synpunkter 2021-04-25

Vi har nu läst era svar på våra synpunkter nu och ni hänvisar oss hela tiden till trafikverket.

Vi har varit i kontakt med trafikverket kring er detaljplan. De svara endast att de inte är inblandade i denna detaljplan och har inga planer på att bygga ut järnvägen kring er detaljplan eller längst Anhaltsvägen. Ändå står det att denna detaljplan är för en järnvägsknutpunkt och ett järnvägs perrong.

Vi kan även fortfarande inte se hur ni tänkt för utbyggnad av järnväg och den perrong som ni hänvisar till och järnvägsknutpunkten. Ni säger även att ingen utbyggnad av järnvägen kommer att störa infarten till vår fastighet.

Dock så har en representant för ett av de bolag som skall bygga inom detaljplanen tagit kontakt med oss och förklarat ingående hur en plan för järnvägen är tänkt. Då växelområde inte fick dras in inom detaljplanen så skulle den läggas norr om RV51, mellan rv51 och vår fastighetsgräns. Dvs ca 20 meter från vårt hus. Ett nytt spår till detta växelområde skall läggas parallellt med befintlig järnväg på Anhaltsvägen norrut. Detta medför att man inte kan åka till eller från vår fastighet. Representanten hade inget svar på hur vi skall ta oss till och från vår fastighet.

Stadsbyggnads kommentar: Spårdragningen är illustrerad på plankartan. Den exakta utformningen av perrong och detaljer kring spårdragningen kvarstår dock att utreda. Tidigare framförd kommentar om att spåret inte kommer att påverka er fastighet var olyckligt formulerad. Funktionsutredningen är tydlig med att påverkan behöver utredas mer i detalj och att ett nytt spår bedöms påverka fastigheter norr om planområdet.

Trafikverket kommer inte finansiera eller äga det eller de spår som krävs för att ansluta planområdet till järnvägen. Eftersom spåret ska ansluta till stambanan som är Trafikverkets och som dessutom är ett riksintresse är det Trafikverket som utreder förutsättningarna och möjligheter till anslutningen. Påverkan på er och andra intilliggande fastigheter samt hur det kan hanteras kommer att utredas när det blir aktuellt med en utbyggnad av spåret.

Ni hänvisar oss hela tiden till trafikverket gällande våra synpunkter kring den ökade trafiken både på RV51 och järnväg. Dock så är det inte trafikverket som skall öka trafiken och de ökade störningar som det medför. Ni borde kunna svara hur ni tänkt kring dessa frågor.

Stadsbyggnads kommentar: Som framgår i planbeskrivningen kommer detaljplanens genomförande att innebära ökad trafik till

och från området och även en ökad andel tung trafik i detaljplanens närområde. Samtidigt kan en verksamhetsetablering i Törsjö innebära trafikavlastningar i centrala Örebro. Planen innebär även omlastning från järnväg till väg vilket ur ett större perspektiv bedöms innebära en avlastning av det nationella vägnätet.

Måste även framhäva den synpunkt som gäller ljudnivån och ljus som kommer att öka då vi är en av de fastigheter som kommer ligga närmast. Då vi båda som bor i [REDACTED] jobbar inom logistik branschen så vet vi att den ökade ljudnivån och ljus kommer att förläggas till största delen på kvällar, nätter och tidiga morgonar. Det är de tidpunkter som verksamheterna är mest febril allt för att kunderna skall få sina varor under kortast möjliga tid. Detta kommer att medföra att vi kommer ha ökad ljud och ljus nattetid. Vi har tidigare haft problem med ljus från ett av de stora logistikföretag som ligger på västra sidan om järnvägen. Efter många samtal med dem så har vi fått dem att sänka sina strålkastare som lyste rakt in i vår fastighet nattetid. Nu skall vi gå fler företag som även ligger närmare. Detta är även ett problem som kommer drabba de fastigheter som ligger söder om detaljplanen.

Stadsbyggnads kommentar: Se kommentar ovan.

Vi hoppas att våra synpunkter kan tas under beräkning och att ni kan svara på er plan på hur järnvägsutbyggnaden är tänkt av er, inte bara hänvisa till trafikverket som inte har några planer på utbyggnad. Detaljplanen är för en utbyggnad av ett logistikområde med järnvägsknut och järnvägs perrong då borde ni kunna svara på hur ni har tänkt!

Yttrande 6 - 

SYNPUNKTER

2021-05-07


Byggnadsnämnden
Box 33400
701 35 ÖREBRO

Synpunkter på detaljplan Törsjö. Ärendenummer Bn 43/2017.

Tack för att jag får yttra mig.

Jag är självfallet HELT EMOT att värdefull och högproduktiv jordbruksmark förvandlas ett område med lagerlokaler.

Även Örebro behöver odlingsbar mark för nära och hållbar livsmedelsproduktion. Tror kommunens tjänstemän och politiker att livsmedel produceras i matbutikernas kyl- och lagerrum?

Aspekten arbetstillfällen är heller ingen motiverande faktor, för denna verksamhet kommer inte att sysselsätta så många att ett totalförstörande av extremt fin åkermark är berättigat.

Jag anser för övrigt att det är hög tid att sluta rabbla mantrat "Örebro ska växa" såväl ifråga om "lagerlådor" som kontor och bostäder. I vissa områden är inte utformningen ett dugg bättre än 60-talets miljonprogram.

Låt istället småorter runt Örebro få del av "tillväxten" så att landsbygden inte utarmas totalt. Allt och alla behöver inte finnas i Örebro.

Ån en gång; jag är HELT EMOT att värdefull jordbruksmark används till "lagerlådor".

Med vänlig hälsning



Stadsbyggnads kommentar: Synpunkten noterad.

Vad det gäller jordbruksmark se kommentar ovan under bland annat Lantbrukarnas riksförbund samt Region Örebro Län.

Yttrande 7 - [REDACTED]

Som ägare till fastigheten [REDACTED], blev jag väldigt förvånad och besviken när detaljplanen för Törsjö Logistikområde kom för granskning.

Vid samrådet 2019 låg planområdet ca. 100 meter norr om min tomtgräns. Nu är planområdet tydligen ändrat till att ligga dikt an mot min tomt, med järnvägsspåret bara ca. 15-20 meter norr om min tomt.

- 1. Vad säger plan och bygglagen om hur nära en bostadsfastighet man får anlägga ett industriområde?*
- 2. Vilka åtgärder mot buller och andra olägenheter kommer att vidtas mot min fastighet?*
- 3. Har det diskuterats om eventuell inlösen av min fastighet?*
- 4. Med anledning av den påverkan som planområdet kommer att ha på min fastighet och mitt liv, så önskar jag att en dialog om eventuell inlösen kommer till stånd.*

Stadsbyggnads kommentar: Enligt uppgifter som Stadsbyggnad har tagit del av har fastighetsägaren som initierat planläggningen påbörjat en dialog om köp av fastigheten. För att minimera eventuella störningar och risker från den förslagna kombiterminalen har plankartan försetts med en bestämmelse som innebär att en skyddsvall måste uppföras i planområdets södra del innan bygglov kan beviljas för en kombiterminal.

Yttrande 8 - [REDACTED]

Jordbruksmarken är skyddad

Marken inom planområdet består till stora delar av jordbruksmark. Enligt 3 kap. 4 § andra stycket i Miljöbalken får brukningsvärd jordbruksmark tas i anspråk för bebyggelse endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen, och om detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

Utifrån ovanstående text i planhandlingarna har kommunen kommit till slutsatsen att byggandet av en kombiterminal är av betydande samhällsintresse samt att inga alternativa placeringar är möjliga.

Samhällsviktigt intresse

Enligt miljöbalken är jordbruksmarken skyddad och det krävs starka argument för att överträda den. Jag anser inte att kommunen kan underbygga sina slutsatser om att den planerade bebyggelsen är av särskilt samhällsviktigt slag på ett tillfredsställande sätt. Enligt min kännedom så har LRF dessutom efterfrågat ytterligare underlag där det framgår hur kommunen har resonerat och argumenterat kring frågan om vad som är ett väsentligt

sambällsintresse. Sådana handlingar ska enligt kommunen inte finnas vilket jag ställer mig frågande till.

Argument som nämns är att "det bedöms vara av betydelse att omlokalisera de järnvägsanslutna verksamheterna i CV-området i centrala Örebro för att anpassa centrumnära områden till nya behov och genom detta kunna bygga bostäder i pendlingsnära lägen". Det nämns även att "planen syftar till att ställa om delar av logistikkedjan till att bli mer hållbar genom att möjliggöra förflyttning av gods från väg till tåg vilket anses vara av väsentligt samhällsintresse".

Jag argumenterar inte emot att byggande av bostäder samt att en omställning av gods från väg till tåg är viktiga samhällsintressen. Jag kan däremot inte se att det är ett betydande samhällsintresse att industri flyttar till värdefull jordbruksmark för att lämna plats åt bostadsbygge. Det bör rimligen finnas fler platser inom kommunen att bygga bostäder på.

Jag kan inte heller se att det är ett väsentligt samhällsintresse att bygga en ny kombiterminal i Örebro kommun. Det finns redan idag en godsterminal för omlastning av långväga gods i Hallsbergs kommun, som benämns enligt följande i Länstransportplanen: "I princip allt gods som fraktas på järnväg från norra Skandinavien passerar Hallsberg. Detta gör att Hallsberg är landets viktigaste godsnod med stor betydelse även ur ett internationellt perspektiv". Jag ställer mig starkt kritisk till att kommunen inte på något sätt har tagit hänsyn till det regionala perspektivet. Var ligger det samhällsviktiga, eller hållbara, i att bygga en helt ny terminal, när man i stället kan bygga ut en befintlig, och för landet viktig terminal? Argument som att företag behöver kunna stanna inom Örebro kommun eller att exploitören äger mark i kommunen håller inte i det avseendet.

Vidare hänvisar kommunen till Örebros översiktsplan, som är ett icke juridiskt bindande dokument. Översiktsplanen har jag och LRF tidigare haft synpunkter på och redan då varit starkt kritiska till kommunens ställningstagande till verksamhetsområdet Törsjö.

Kommunen nämner att detaljplanen möjliggör för många nya arbetsplatser i kommunen. Även detta kan ifrågasättas eftersom de arbetstillfällena som i första hand avses är kopplade till lagerområdena i anknäytning till en terminal. För det första kommer arbetstillfällena att försvinna från nuvarande verksamheter i CV-området. För det andra byggs det i dag allt fler digitalt styrda lager som inte kräver så stor bemanning. Har kommunen räknat på det faktiska antalet nya arbetstillfällena i och med ett byggande av en kombiterminal i Törsjö?

Alternativ lokalisering

Det saknas en tillräckligt omfattande utredning av alternativa lokaliseringsmöjligheter. I planhandlingarna nämns endast en alternativ plats. I en utredning hade det varit relevant att beakta förutsättningarna i länet. Inte minst med tanke på den terminal som finns i Hallsberg. Detta var även något som Länsstyrelsen påpekade i förra samrådsomgången men som kommunen valde att bortse ifrån.

LRF har efterfrågat ytterligare utredningar och underlag till lokaliseringsalternativ men fått

till svar att sådana saknas. Detta är jag starkt kritisk till och ett av svaren som LRF har fått är att ett argument till lokaliseringen är att exploatören äger mark i Örebro kommun. Därför ställer jag mig frågan om vad som är prioriterat här – det samhällsviktiga intresset i att bygga en ny kombiterminal eller att tillgodose exploatörens intressen?

Hänsyn till andra mäldokument

I planhandlingarna har kommunen helt bortsett från några strategiskt viktiga dokument.

Transportplaner

Att förlägga en kombiterminal i Örebro kommun har inget stöd i vare sig den nationella transportplanen eller i Örebro Länstransportplan. Att helt bortse från dessa dokument anser jag vara direkt felaktigt. I länstransportplanen benämns Hallsberg som landets viktigaste godsnod. Dessutom nämns det i planen att det är viktigt att bangården i Hallsberg anpassas för att möta framtidens ökade godsvolymer och längre godståg. Det nämns ingenstans att det skulle vara fördelaktigt att bygga en ny kombiterminal i Örebro kommun.

Sveriges Livsmedelsstrategi

I juni 2017 antog riksdagen den nationella livsmedelsstrategin - En livsmedelsstrategi för Sverige – fler jobb och hållbar tillväxt i hela landet. Det övergripande målet för den nationella livsmedelsstrategin är en ökad svensk livsmedelsproduktion, tillväxt i hela landet, en ökad självförsörjningsgrad och minskad sårbarhet i livsmedelskedjan. I den nationella livsmedelsstrategin anges bl.a. att den fysiska planeringen behöver ta hänsyn till jordbruksproduktionen jämte andra samhällsintressen och att tillgången till produktiva mark- och vattenresurser är en förutsättning för en ökad livsmedelsproduktion i Sverige. Med koppling till den nationella livsmedelsstrategin har en regional plan tagits fram - Handlingsplan för livsmedelskedjan i Örebro län 2018– 2023 – hållbar tillväxt och utveckling i hela livsmedelssektorn. Det övergripande målet i denna handlingsplan är en ökad produktion och konsumtion av regionala livsmedel. Dessa handlingar och mål har kommunen helt förbisett i planhandlingarna, något som Länsstyrelsen påpekade redan i förra samrådsomgången. Enligt nuvarande planförslag går kommunen helt emot Sveriges och länets livsmedelsstrategi och motiverar heller inte varför man gör det.

Hållbarhet

I avvägningen om huruvida det är försvarbart att ta jordbruksmark i anspråk eller inte är det av högsta relevans att titta på vad jordbruksmarken kan producera och bidra med i ett större hållbarhetsperspektiv. Inte heller detta har kommunen tagit i beaktande i planhandlingarna.

Den unga bördiga åkermark från senaste istiden vi har i odlingsbygderna i Sverige tillhör världens bästa. Med de drastiska klimatförändringar som är ett faktum så kommer inom en 20-årsperiod en stor del av världens länder vara utsatta för extrem värme och vattenbrist och ha svårigheter att försörja sin befolkning med livsmedel. Den åkermark vi har i Sverige kommer då bli än mer värdefull för att försörja vår befolkning och andra delar av världen med det mest livsnödvändiga, livsmedel. Varje hektar bördig odlingsmark som genom byggnation förstörs är alltså en stor okunskap kring hållbart agerande och ansvar för vår allas framtid.

Ett exempel på den mängd mat som kan produceras på de 115 hektaren vid Törsjö, varje år, är 10 miljoner portioner pannkaka eller 2 miljoner limpor. Det hade varit både relevant och intressant att se kommunen göra den analysen i sin detaljplan.

I miljökonsekvensbeskrivningen görs en avstämning mot FNs globala hållbarhetsmål. Ett av målen som nämns är Mål 2 – Ingen hunger, där ett delmål är en hållbar livsmedelsproduktion. Kommunens slutsats är att planförslaget inte bidrar till att uppfylla detta mål. För att kompensera detta har skogsmark på Gotland köpts in, med syftet att omvandla denna till jordbruksmark. Denna mark är mindre än en fjärdedel så stor som detaljplanområdet. God åkermark kan inte heller nyskapas utan är ett verk av naturen och den geologi vi har. Jag anser att anförd åtgärd är helt irrelevant i sammanhanget så länge kommunens agerande strider mot Miljöbalken 3 kap. 4 § andra stycket. Jag uppfattar det som ett synnerligen dåligt försök att flytta fokus i frågan och mörka brister i handläggningsprocessen. Det kan heller inte ses som vare sig ansvarsfullt eller hållbart att bygga bort högkvalitativ jordbruksmark och sedan ta ner skog för att ersätta denna.

Obesvarade synpunkter från förra samrådsomgången

Som jag har nämnt tidigare i detta yttrande så har kommunen lämnat viktiga synpunkter och frågor från förra samrådsomgången obesvarade eller bristfälligt besvarade. Bland dessa ska nämnas Länsstyrelsens synpunkter gällande både livsmedelsstrategin samt det regionala perspektivet och hänsynstagande till befintlig terminal i Hallsberg. Detta anser jag vara mycket allvarligt och nonchalant. Vi önskar därför att dessa besvaras på ett tydligt och seriöst sätt i denna samrådsomgång.

Sammanfattning

Jag har i detta yttrande pekat på ett antal stora brister i planförslaget om Törsjö 13:2 m.fl.:

- Kommunen har inte tillräckligt med underlag och väl underbyggda argument för att visa att det är ett väsentligt samhällsintresse att det byggs en kombiterminal på jordbruksmarken vid Törsjöområdet. Planförslaget strider därmed mot Miljöbalken 3 kap. 4 § andra stycket.*
- Det saknas en fullgod utredning på lokaliseringsalternativ och kommunen har helt förbisett det regionala perspektivet och har inte tagit hänsyn till den terminal som redan finns i Hallsberg.*
- Det framgår ingenstans i planhandlingarna att det finns ett utpekat behov av en ny kombiterminal i Örebro kommun.*
- Kommunen har ignorerat några, för sakfrågan, viktiga måldokument såsom den nationella och regionala transportplanen samt Sveriges och länets livsmedelsstrategi.*
- Kommunen har ignorerat eller bristfälligt besvarat väsentliga frågor från förra*

samrådsomgången.

- *Kommunen visar på stora kunskapsbrister i och med förslaget att omvandla skogsmark till jordbruksmark för att kompensera den planlagda marken vid Törsjö.*

Planförslaget strider inte bara mot Miljöbalken utan saknar ett ansvarsfullt resonemang kring hållbarhet och konsekvenserna av att omvandla jordbruksmark till industrimark. Därför anser jag att planförslaget inte ska godkännas.

Stadsbyggnads kommentar: Se kommentar ovan under Lantbrukarnas riksförbund.

Hanna Bäckgren
Enhetschef Detaljplan

Philip Cedergren
Planarkitekt